



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 26 de junho de 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Dossiê interinstitucional:
2026/0058 (NLE)

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atômica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro lado

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

PARTE A

REQUISITOS APLICÁVEIS AOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
DE MERCADORIAS: ACESSO À PROFISSÃO DE TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO
DE MERCADORIAS E EXERCÍCIO DA PROFISSÃO

ARTIGO 1.º

Âmbito de aplicação

A presente parte regula o acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias e o exercício dessa profissão e aplica-se a todos os transportadores rodoviários de mercadorias de uma Parte que efetuem o transporte de mercadorias no âmbito dos artigos 276.º e 277.º do presente Acordo.

ARTIGO 2.º

Definições

Para efeitos da presente parte, entende-se por:

- a) «Autorização de exercício da atividade de transportador rodoviário de mercadorias», uma decisão administrativa que autoriza uma pessoa singular ou coletiva que preenche os requisitos previstos na presente parte a exercer a atividade de transportador rodoviário de mercadorias;
- b) «Autoridade competente», a autoridade de uma Parte, a nível nacional, regional ou local, que, para autorizar o exercício da atividade de transportador rodoviário de mercadorias, verifica se a pessoa singular ou coletiva preenche os requisitos previstos na presente parte, e que está habilitada a conceder, suspender ou retirar a autorização de exercício da atividade de transportador rodoviário de mercadorias; e
- c) «Residência habitual», o local onde a pessoa vive habitualmente, ou seja, pelo menos, 185 dias em cada ano civil, em consequência de vínculos pessoais indiciadores da existência de uma relação estreita entre a pessoa e o local onde vive.

ARTIGO 3.º

Requisitos para exercer a atividade de transportador rodoviário de mercadorias

As pessoas singulares ou coletivas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias devem:

- a) Dispor de um estabelecimento efetivo e estável numa Parte como indicado no artigo 5.º da presente parte;
- b) Possuir a idoneidade prevista no artigo 6.º da presente parte;
- c) Ter capacidade financeira adequada, como previsto no artigo 7.º da presente parte; e
- d) Ter a competência profissional exigida, como previsto no artigo 8.º da presente parte.

ARTIGO 4.º

Gestor de transportes

1. O transportador rodoviário de mercadorias deve designar pelo menos uma pessoa singular, o gestor de transportes, responsável pela gestão efetiva e contínua das suas atividades de transporte e que satisfaça os requisitos estabelecidos no artigo 3.º, alíneas b) e d), e que:

- a) Tenha um vínculo genuíno com o transportador rodoviário de mercadorias, como por exemplo ser empregado, administrador, proprietário ou acionista, ou gestor, ou ser essa pessoa; e

b) Resida na Parte em cujo território está estabelecido o transportador rodoviário de mercadorias.

2. Se uma pessoa singular ou coletiva não preencher o requisito de capacidade profissional, a autoridade competente pode autorizá-la a exercer a atividade de transportador rodoviário de mercadorias, sem um gestor de transportes designado em conformidade com o n.º 1, desde que:

- a) A pessoa singular ou coletiva designe uma pessoa singular residente na Parte de estabelecimento do transportador rodoviário de mercadorias que satisfaça os requisitos definidos no artigo 3.º, alíneas b) e d), e que, ao abrigo do contrato, tenha o direito de desempenhar funções de gestor de transportes em nome da empresa;
- b) O contrato que vincula a pessoa singular ou coletiva a que se refere a alínea a) especifique as funções a desempenhar de forma efetiva e permanente por essa pessoa e indique as suas responsabilidades enquanto gestor de transportes. As funções a especificar devem compreender, nomeadamente, as relacionadas com a gestão da manutenção e reparação dos veículos, a verificação dos contratos e dos documentos de transporte, a contabilidade básica, a distribuição dos carregamentos ou dos serviços pelos condutores e pelos veículos, e a verificação dos procedimentos de segurança;
- c) A pessoa a que se refere a alínea a) possa gerir, na qualidade de gestor de transportes, as atividades de transporte de quatro transportadores rodoviários de mercadorias distintos, no máximo, efetuadas com uma frota total máxima combinada de 50 veículos; e

- d) A pessoa a que se refere a alínea a) execute as atividades indicadas exclusivamente no interesse da pessoa singular ou coletiva e as suas responsabilidades sejam exercidas independentemente de quaisquer pessoas singulares ou coletivas para as quais realize as operações de transporte.
3. Uma Parte pode decidir que um gestor de transportes designado nos termos do n.º 1 não possa ser, além disso, designado nos termos do n.º 2, ou possa apenas ser designado em relação a um número limitado de pessoas singulares ou coletivas ou a uma frota de veículos mais pequena do que a referida no n.º 2, alínea c).
4. A pessoa singular ou coletiva informa a autoridade competente do gestor ou gestores de transportes designados.

ARTIGO 5.º

Condições relativas ao requisito de estabelecimento

Para cumprir a exigência de estabelecimento efetivo e estável na Parte de estabelecimento, uma pessoa singular ou coletiva deve:

- a) Dispor de instalações onde possa ter acesso aos originais dos seus principais documentos, em formato eletrónico ou em qualquer outro formato, nomeadamente aos seus contratos de transporte, aos documentos relativos aos veículos à disposição da pessoa singular ou coletiva, aos documentos contabilísticos, aos documentos de gestão do pessoal, aos contratos de trabalho, aos documentos da segurança social, aos documentos que contenham dados relativos à deslocação, aos períodos de condução e repouso e a qualquer outro documento a que a autoridade competente deva poder ter acesso para verificar o cumprimento dos requisitos previstos na presente parte;

- b) Estar registada no registo das sociedades comerciais dessa Parte ou num registo similar quando o direito nacional o exija;
- c) Estar sujeita ao imposto sobre as receitas, e, quando o direito nacional o exija, ter um número de identificação IVA;
- d) Uma vez concedida a autorização, dispor de um ou vários veículos, matriculados ou colocados em circulação e autorizados a ser utilizados em conformidade com a legislação dessa Parte, independentemente de serem detidos em propriedade plena ou detidos, por exemplo, em virtude de um contrato de aluguer com opção de compra ou de um contrato de aluguer ou de locação financeira;
- e) Realizar efetiva e permanentemente as suas atividades administrativas e comerciais com o equipamento e os serviços adequados, em instalações como as referidas na alínea a) situadas no território dessa Parte, e gerir efetiva e permanentemente as suas operações de transporte utilizando os veículos referidos na alínea f) com o equipamento técnico adequado situado no território dessa Parte; e
- f) Ter contínua e regularmente à sua disposição um número de veículos que preenchem as condições estabelecidas na alínea d) e de motoristas normalmente afetados a um centro operacional nessa Parte, proporcionado ao volume das operações de transporte efetuadas pela empresa.

ARTIGO 6.º

Condições relativas ao requisito de idoneidade

1. Sob reserva do n.º 2, as Partes devem determinar as condições a satisfazer pela pessoa singular ou coletiva e pelo gestor de transportes para preencher o requisito de idoneidade.

Para determinarem se uma pessoa singular ou coletiva preenche esse requisito, as Partes devem ter em conta o comportamento da pessoa singular ou coletiva, dos seus gestores de transportes, dos seus diretores executivos, assim como de quaisquer outras pessoas indicadas pela Parte. Todas as referências no presente artigo a condenações, sanções ou infrações incluem as condenações, sanções ou infrações da própria pessoa singular ou coletiva, dos seus gestores de transportes, dos seus diretores executivos e de quaisquer outras pessoas indicadas pela Parte.

As condições a que se refere o presente número devem incluir, pelo menos, o seguinte:

- a) Que não existem motivos sérios para pôr em dúvida a idoneidade do gestor de transportes ou do transportador rodoviário de mercadorias, tais como condenações ou sanções por infrações graves à regulamentação nacional em vigor nos seguintes domínios:
 - i) direito comercial,
 - ii) legislação sobre insolvência,
 - iii) condições de remuneração e de trabalho da profissão,

- iv) tráfego rodoviário,
 - v) responsabilidade profissional,
 - vi) tráfico de seres humanos ou de estupefacientes; e
 - vii) direito fiscal; e
- b) Que o gestor de transportes ou o transportador rodoviário de mercadorias não foi objeto, numa ou em ambas as Partes, de condenação penal grave ou de sanção por infração grave às normas dos artigos 278.º a 282.º do presente Acordo ou às normas nacionais, nomeadamente no que se refere:
- i) aos períodos de condução e de repouso dos condutores, tempo de trabalho e à instalação e utilização dos aparelhos de controlo,
 - ii) ao peso e às dimensões máximas dos veículos comerciais afetos ao tráfego internacional,
 - iii) à qualificação inicial e à formação contínua dos condutores,
 - iv) à aptidão dos veículos comerciais para a circulação rodoviária, incluindo as inspeções técnicas obrigatórias dos veículos a motor,
 - v) ao acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário,
 - vi) à segurança do transporte rodoviário de mercadorias perigosas,

- vii) à instalação e utilização de limitadores de velocidade em certas categorias de veículos,
- viii) à carta de condução,
- ix) ao acesso à atividade,
- x) ao transporte de animais,
- xi) ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários,
- xii) à lei aplicável às obrigações contratuais, e
- xiii) às deslocações em que os pontos de carga e descarga se situam na outra Parte.

2. Para efeitos do n.º 1, terceiro parágrafo, alínea b), do presente artigo, quando o gestor de transportes ou o transportador rodoviário de mercadorias tiverem sido objeto de condenação penal grave ou de sanção numa ou ambas as Partes por uma das infrações muito graves enumeradas no apêndice 27-A-1-1, a autoridade competente da Parte de estabelecimento deve realizar e concluir, atempada e oportunamente, um procedimento administrativo que inclua, se necessário, a inspeção no local das instalações da pessoa singular ou coletiva em questão.

Durante a inspeção administrativa, a autoridade competente deve determinar se, em virtude de circunstâncias específicas, a perda da idoneidade constituiria uma resposta desproporcionada nesse caso específico. No âmbito da avaliação, a autoridade competente deve ter em conta o número de infrações graves às regras, tal como referido no n.º 1, terceiro parágrafo, do presente artigo, bem como o número de infrações muito graves, tal como estabelecido no apêndice 27-A-1-1, pelas quais o gestor de transportes, ou o transportador rodoviário de mercadorias, tenha sido alvo de condenação ou de sanções. Qualquer conclusão desse teor deve ser devidamente fundamentada e justificada.

Se a autoridade competente considerar que a perda da idoneidade constitui uma resposta desproporcionada, pode decidir que a idoneidade da pessoa singular ou coletiva não foi afetada. Se a autoridade competente não considerar que a perda da idoneidade é desproporcionada, a condenação ou a sanção acarretam a perda da idoneidade.

3. Para além da lista das infrações mais graves constante do apêndice 27-A-1-1, as infrações graves constantes do apêndice 27-A-1-1-A podem acarretar a perda da idoneidade.

4. O requisito de idoneidade não se considera preenchido enquanto não se tiver verificado uma medida de reabilitação ou outra medida de efeito equivalente, em conformidade com as disposições nacionais das Partes em vigor na matéria.

ARTIGO 7.º

Condições relativas ao requisito de capacidade financeira

1. Para cumprir o requisito de capacidade financeira, a pessoa singular ou coletiva deve poder cumprir sempre as suas obrigações financeiras no decurso do exercício contabilístico anual. A pessoa singular ou coletiva deve demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou por outra pessoa devidamente acreditada, que dispõe anualmente de capitais próprios:
 - a) Num total de, pelo menos, 9 000 EUR / 8 000 GBP quando for utilizado um único veículo a motor, de 5 000 EUR / 4 500 GBP por cada veículo a motor ou conjunto de veículos adicional utilizado com um peso em carga admissível superior a 3,5 toneladas e de 900 EUR / 800 GBP por cada veículo a motor ou conjunto de veículos adicional com um peso em carga admissível superior a 2,5 toneladas mas inferior a 3,5 toneladas;
 - b) As pessoas singulares ou coletivas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou conjuntos de veículos com um peso em carga admissível superior a 2,5 toneladas, mas não superior a 3,5 toneladas devem demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou outra pessoa devidamente acreditada, que, todos os anos, têm à sua disposição capitais próprios num montante total de, pelo menos, 1 800 EUR / 1 600 GBP, quando é utilizado um único veículo, e de 900 EUR / 800 GBP por cada veículo adicional utilizado.

2. Em derrogação do n.º 1, a autoridade competente pode aceitar ou exigir que a empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração determinada pela autoridade competente, como uma garantia bancária ou um seguro, nomeadamente um seguro de responsabilidade profissional de um ou vários bancos ou outras instituições financeiras, incluindo seguradoras, ou por meio de outro documento vinculativo, que constituam garantia solidária nos montantes fixados no n.º 1, alínea a).
3. Em derrogação do n.º 1, não havendo contas anuais certificadas para o ano de registo da empresa, a autoridade competente deve aceitar que uma empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração, como, por exemplo, uma garantia bancária, de um documento emitido por uma instituição financeira que estabeleça o acesso ao crédito em nome da empresa, ou por outro documento vinculativo, determinado pela autoridade competente, que prove que a empresa tem à sua disposição os montantes especificados no n.º 1, alínea a).
4. As contas anuais referidas no n.º 1, ou a garantia referida no n.º 2, que devem ser verificadas, são as da entidade económica estabelecida no território da Parte em que a autorização foi solicitada, e não as de outras entidades estabelecidas na outra Parte.

ARTIGO 8.º

Condições relativas ao requisito de capacidade profissional

1. Para satisfazer o requisito de capacidade profissional, a pessoa ou as pessoas em causa devem possuir os conhecimentos correspondentes ao nível previsto na parte I do apêndice 27-A-1-2 nas matérias nela enumeradas. Esses conhecimentos devem ser demonstrados mediante um exame escrito obrigatório que, se a Parte assim o decidir, pode ser completado com um exame oral. Os exames são organizados em conformidade com a parte II do apêndice 27-A-1-2. Para o efeito, uma Parte pode decidir impor uma formação antes do exame.
2. Os interessados devem ser examinados na Parte em que têm a sua residência habitual.
3. Apenas as autoridades ou os organismos devidamente autorizados para o efeito pelas Partes, de acordo com critérios a definir pelas próprias, podem organizar e certificar os exames escritos e orais a que se refere o n.º 1 do presente artigo. As Partes verificam periodicamente se as condições em que essas autoridades ou organismos organizam os exames satisfazem o disposto no apêndice 27-A-1-2.
4. Uma Parte pode isentar os titulares de certos diplomas do ensino superior ou do ensino técnico emitidos nessa Parte, especificamente designados para o efeito e que requeiram o conhecimento de todas as matérias enumeradas na parte I do apêndice 27-A-1-2, do exame nas matérias abrangidas por esses diplomas. Essa isenção só se aplica às secções da parte I do apêndice 27-A-1-2, relativamente às quais o diploma abranja todas as matérias enumeradas no título de cada secção.

Uma Parte pode isentar de determinadas partes do exame os titulares de certificados de capacidade profissional que permitem efetuar transportes nacionais no respetivo território.

ARTIGO 9.º

Isenção de exame

Para efeitos de concessão de licença a um transportador rodoviário de mercadorias que opere exclusivamente veículos a motor ou conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 3,5 toneladas, uma Parte pode decidir isentar do exame a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, as pessoas que comprovem ter dirigido de forma contínua uma pessoa singular ou coletiva do mesmo tipo durante o período de dez anos anterior a 20 de agosto de 2020.

ARTIGO 10.º

Procedimento de suspensão e de retirada das autorizações

1. Se verificar que uma pessoa singular ou coletiva corre o risco de deixar de cumprir os requisitos previstos no artigo 3.º, a autoridade competente notifica a pessoa singular ou coletiva nesse sentido. Se verificar que um ou vários requisitos deixaram de ser cumpridos, a autoridade competente pode estabelecer um dos seguintes prazos para a pessoa singular ou coletiva regularizar a sua situação:
 - a) Um prazo máximo de seis meses, renovável por três meses em caso de morte ou de incapacidade física do gestor de transportes, para a empresa recrutar um substituto do gestor de transportes, se este já não preencher os requisitos de idoneidade ou de capacidade profissional;
 - b) Um prazo máximo de seis meses, se a pessoa singular ou coletiva tiver de regularizar a sua situação comprovando que dispõe de um estabelecimento efetivo e estável; ou
 - c) Um prazo máximo de seis meses, se o requisito de capacidade financeira não estiver preenchido, para a empresa demonstrar que esse requisito se encontra novamente preenchido em permanência.
2. No caso das pessoas singulares ou coletivas cuja autorização tenha sido suspensa ou retirada, a autoridade competente pode exigir que os seus gestores de transportes concluam com aproveitamento o exame a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, antes de ser aplicada qualquer medida de reabilitação.

3. Se a autoridade competente verificar que a pessoa singular ou coletiva deixou de cumprir um ou vários requisitos previstos no artigo 3.º, suspende ou retira a autorização de exercício da atividade de transportador rodoviário de mercadorias concedida à empresa dentro dos prazos a que se refere o n.º 1 do presente artigo.

ARTIGO 11.º

Declaração de inaptidão do gestor de transportes

1. Caso um gestor de transportes deixe de ser considerado idóneo na aceção do artigo 6.º, a autoridade competente declara-o inapto para dirigir as atividades de transportes de um transportador rodoviário de mercadorias.

A autoridade competente não reabilita o gestor de transportes antes do prazo de um ano a contar da data de perda da idoneidade e antes de o gestor de transportes ter demonstrado que seguiu uma formação adequada durante um período de, pelo menos, três meses, ou se submeteu a um exame sobre as matérias enunciadas na parte I do apêndice 27-A-1-2.

2. Caso um gestor de transportes deixe de ser considerado idóneo na aceção do artigo 6.º, pode ser apresentado um pedido de reabilitação após um prazo mínimo de um ano a contar da data da perda da idoneidade.

ARTIGO 12.º

Análise e registo dos pedidos

1. As autoridades competentes de cada Parte devem inscrever nos registos eletrónicos nacionais a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, os dados relativos às empresas que autorizem.
2. Ao avaliar se uma empresa preenche o requisito de idoneidade, as autoridades competentes verificam se, no momento do pedido, o gestor ou os gestores de transportes designados estão declarados, numa das Partes, inaptos para dirigir as atividades de transporte de uma empresa, nos termos do artigo 11.º.
3. As autoridades competentes verificam regularmente se as empresas que autorizaram a exercer a atividade de transportador rodoviário de mercadorias continuam a preencher os requisitos a que se refere o artigo 3.º. Para o efeito, as autoridades competentes procedem a controlos, nomeadamente, se for caso disso, a inspeções nas instalações da empresa em causa, das empresas classificadas como apresentando maior risco.

ARTIGO 13.º

Registos eletrónicos nacionais

1. As autoridades competentes mantêm um registo eletrónico nacional das empresas de transporte rodoviário autorizadas a exercer a atividade de transportador rodoviário de mercadorias.

2. Os dados dos registos nacionais das empresas de transporte rodoviário e as condições de acesso a esses dados constam do apêndice 27X-A-1-5.

ARTIGO 14.º

Cooperação administrativa entre as autoridades competentes

1. As autoridades competentes de cada Parte designam um ponto de contacto nacional encarregado do intercâmbio de informações com as autoridades competentes da outra Parte no respeitante à aplicação da presente parte.
2. As autoridades competentes de cada Parte devem colaborar estreitamente, prestar-se prontamente assistência mútua e fornecer quaisquer outras informações pertinentes para facilitar a aplicação e a execução da presente parte.
3. Sempre que uma autoridade competente da outra Parte o solicite e em casos devidamente fundamentados, as autoridades competentes de cada Parte efetuam controlos individuais a fim de verificar se uma empresa preenche as condições de acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias. A Parte informa a autoridade competente da outra Parte dos resultados desses controlos, bem como das medidas tomadas caso se tenha verificado que uma empresa deixou de preencher os requisitos previstos na presente parte.
4. As autoridades competentes de cada Parte procedem ao intercâmbio de informações sobre as condenações e sanções por quaisquer infrações graves a que se refere o artigo 6.º, n.º 2.
5. As regras pormenorizadas sobre as modalidades do intercâmbio de informações a que se referem os n.ºs 3 e 4 constam do apêndice 27-A-1-5.

INFRAÇÕES MUITO GRAVES
PARA EFEITOS DO PRESENTE ANEXO, PARTE A, ARTIGO 6.º, N.º 2

1. Exceder os tempos máximos do seguinte modo:
 - a) Exceder, em 25 % ou mais, os tempos máximos de condução num período de seis dias ou num período de duas semanas;
 - b) Exceder, em 50 % ou mais, os tempos máximos de condução diária durante um período de trabalho diário.
2. Falta de tacógrafo e/ou de dispositivo de limitação de velocidade, ou instalação no veículo e/ou utilização de um dispositivo fraudulento capaz de modificar os registos do aparelho de controlo e/ou do dispositivo de limitação de velocidade ou falsificação das folhas de registo ou dos dados transferidos do tacógrafo e/ou do cartão do motorista.
3. Condução sem certificado de controlo técnico válido e/ou conduzindo um veículo que apresente deficiências muito graves nomeadamente a nível do sistema de travagem, do sistema de direção, das rodas/pneumáticos, do sistema de suspensão ou do chassis, suscetíveis de constituir um risco imediato para a segurança rodoviária, que motiva a decisão de imobilizar o veículo.

4. Transporte de mercadorias perigosas cujo transporte é proibido ou o seu transporte com um meio de acondicionamento proibido ou não aprovado ou sem que se encontre aposta no veículo a indicação de que transporta mercadorias perigosas, constituindo assim um perigo para as vidas humanas ou para o ambiente, de tal forma que tenha de ser tomada uma decisão de imobilização do veículo.
5. Transporte de mercadorias sem carta de condução válida ou transporte por uma empresa que não seja titular de uma licença válida, tal como indicado no artigo 278.º do presente Acordo.
6. A posse pelo condutor de um cartão de condutor falsificado, ou de que não é titular ou obtido com base em declarações falsas e/ou em documentos falsos.
7. Transporte de mercadorias que excedam em 20 % ou mais o peso máximo em carga autorizado para os veículos cujo peso em carga autorizado seja superior a 12 toneladas, e em 25 % ou mais para os veículos cujo peso em carga autorizado seja igual ou inferior a 12 toneladas.

LISTA DE INFRAÇÕES GRAVES
PARA EFEITOS DO PRESENTE ANEXO, PARTE A, ARTIGO 6.º, N.º 2

Os quadros seguintes contêm as categorias e os tipos de infrações graves ao presente anexo, divididas em três categorias de gravidade, em função do risco de morte ou de ferimentos graves que podem representar e/ou de distorção da concorrência no mercado do transporte rodoviário: infração de máxima gravidade (MSI), infração muito grave (VSI) e infração grave (SI).

- 1) Grupos de infrações ao presente anexo, parte B, secção 2, salvo indicação em contrário

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE			
			MSI	VSI	SI	
Períodos de condução						
1.	Artigo 4.º, n.º 1, e apêndice 27-A-1-1	Tempo diário de condução de 9 h excedido sem autorização para alargamento a 10 h	$10\text{ h} \leq \dots < 11\text{ h}$			X
2.			$11\text{ h} \leq \dots$		X	
3.		Tempo diário de condução de 9 h excedido em 50 % ou mais	$13\text{ h e } 30\text{ min} \leq \dots$	X		
4.		Tempo diário de condução alargado de 10 h excedido, no caso de o alargamento ter sido autorizado	$11\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
5.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
6.		Tempo diário de condução de 10 h excedido em 50 % ou mais	$15\text{ h} \leq \dots$	X		

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO		NÍVEL DE GRAVIDADE		
				MSI	VSI	SI
7.	Artigo 4.º, n.º 2, e apêndice 27-A-1-1	Tempo de condução semanal excedido	60 h ≤ ... < 65 h			X
8.			65 h ≤ ... < 70 h		X	
9.		Tempo de condução semanal excedido em 25 % ou mais	70 h ≤ ...	X		
10.	Artigo 4.º, n.º 3, e apêndice 27-A-1-1	Tempo máximo total de condução durante duas semanas consecutivas excedido	100 h ≤ ... < 105 h			X
11.			105 h ≤ ... < 112 h e 30 min		X	
12.		Tempo máximo total de condução durante duas semanas consecutivas excedido em 25 % ou mais	112 h e 30 min ≤ ...	X		
Pausas						
13.	Artigo 5.º	Tempo de condução ininterrupta de 4,5 h excedido antes de gozar uma pausa	5 h ≤ ... < 6 h			X
14.			6 h ≤ ...		X	
Períodos de repouso						
15.	Artigo 6.º, n.º 2	Período de repouso diário insuficiente (menos de 11 h), sem autorização para um período de repouso diário reduzido	8 h e 30 min ≤ ... < 10 h			X
16.			... < 8 h e 30 min		X	
17.		Período de repouso diário reduzido insuficiente (menos de 9 h), se tiver sido autorizada a redução	7 h ≤ ... < 8 h			X
18.			... < 7 h		X	
19.		Período de repouso diário fracionado insuficiente (menos de 3 h + 9 h)	3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X
20.			3 h + [... < 7 h]		X	

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO		NÍVEL DE GRAVIDADE		
				MSI	VSI	SI
21.	Artigo 6.º, n.º 5	Período de repouso diário insuficiente (menos de 9 h) com tripulação múltipla	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
22.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
23.	Artigo 6.º, n.º 6	Insuficiente período de repouso semanal reduzido (menos de 24 h)	$20\text{ h} \leq \dots < 22\text{ h}$			X
24.			$\dots < 20\text{ h}$		X	
25.		Período de repouso semanal insuficiente (menos de 45 h), sem autorização para período de repouso semanal reduzido	$36\text{ h} \leq \dots < 42\text{ h}$			X
26.			$\dots < 36\text{ h}$		X	
27.		Seis períodos consecutivos de 24 horas após o período anterior de repouso semanal excedidos	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
28.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
29.	Artigo 6.º, n.º 7	Nenhum repouso de compensação por dois períodos consecutivos de repouso semanal reduzido			X	
30.	Artigo 6.º, n.º 9	Período de repouso semanal regular ou período de repouso semanal superior a 45 horas gozado num veículo			X	
31.		Não cobertura dos custos de alojamento fora do veículo pelo empregador				X
Organização do trabalho						
32.	Artigo 6.º, n.º 10	A empresa de transportes não organiza o trabalho dos condutores de modo a poderem regressar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência dos condutores			X	
33.	Artigo 7.º, n.º 1	Salário/remuneração determinado em função da distância percorrida, da rapidez da entrega e/ou do volume das mercadorias transportadas			X	
34.	Artigo 7.º, n.º 2	Ausência de organização ou organização inadequada do trabalho do condutor e ausência de instruções ou instruções inadequadas que permitam ao condutor cumprir a regulamentação			X	

2) Grupos de infrações ao presente anexo, parte B, secção 4, e parte C, secção 2

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
Instalação do tacógrafo					
1.	Artigos 3.º e 5.º da parte C, secção 2, e apêndice 27-A-1-1	Não está instalado nem é utilizado um tacógrafo homologado	X		
Utilização do tacógrafo, cartão de condutor ou folha de registo					
2.	Artigo 6.º, n.º 1, da parte C, secção 2	Utilização de um tacógrafo não inspecionado por uma oficina aprovada		X	
3.	Artigo 3.º da parte B, secção 4, e apêndice 27-A-1-1	Condutor titular e/ou utilizador de mais de um cartão de condutor		X	
4.		Condução com cartão de condutor falsificado (considerado como condução sem cartão de condutor)	X		
5.		Condução com um cartão de condutor de que o condutor não é titular (considerado como condução sem cartão de condutor)	X		
6.		Condução com cartão de condutor obtido com base em declarações falsas e/ou em documentos falsos (considerado como condução sem cartão de condutor)	X		
7.	Artigo 7.º, n.º 1, da parte B, secção 4, e artigo 15.º, n.º 1, da parte C, secção 2	Mau funcionamento do tacógrafo (por exemplo: tacógrafo não devidamente inspecionado, calibrado e selado)		X	
8.		Utilização indevida do tacógrafo (por exemplo: utilização indevida deliberada, voluntária ou imposta, falta de instruções sobre a utilização correta, etc.)		X	

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
9.	Artigo 7.º, n.º 2, da parte B, secção 4, e apêndice 27-A-1-1	Existência no veículo e/ou utilização de dispositivo fraudulento capaz de alterar os registos do tacógrafo	X		
10.		Falsificação, ocultação, supressão ou destruição dos dados constantes das folhas de registo ou armazenados no tacógrafo e/ou no cartão de condutor	X		
11.	Artigo 15.º, n.º 2, da parte C, secção 2	A empresa não conserva as folhas de registo, a documentação impressa ou os dados descarregados		X	
12.		Os dados registados e arquivados não estão disponíveis, pelo menos, durante um ano		X	
13.	Artigo 6.º, n.º 1, da parte B, secção 4	Utilização incorreta de folhas de registo ou de cartões de condutor		X	
14.		Retirada não autorizada de folhas de registo ou de cartões de condutor, com impacto no registo de dados importantes		X	
15.		Utilização de folhas de registo ou cartões de condutor por um período maior do que o previsto, com perda de dados		X	
16.	Artigo 6.º, n.º 2, da parte B, secção 4	Utilização de folhas de registo ou de cartões de condutor sujos ou danificados e com dados ilegíveis		X	
17.	Artigo 6.º, n.º 3, da parte B, secção 4	Não utilização da anotação manual, quando obrigatória		X	
18.	Artigo 6.º, n.º 4, da parte B, secção 4	Não utilização da folha de registo correta ou não inserção do cartão de condutor na ranhura certa (em caso de tripulação múltipla)			X

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
19.	Artigo 6.º, n.º 5, da parte B, secção 4	Utilização incorreta de dispositivo de comutação		X	
Produção de informação					
20.	Artigo 6.º, n.º 5, alínea b), subalínea v), da parte B, secção 4	Utilização incorreta ou não utilização do símbolo «transbordador (<i>ferry</i>)/comboio»			X
21.	Artigo 6.º, n.º 6, da parte B, secção 4	Não anotação das informações exigidas na folha de registo		X	
22.	Artigo 6.º, n.º 7, da parte B, secção 4	Não indicação nos registos dos símbolos dos países cujas fronteiras foram atravessadas pelo condutor durante o período de trabalho diário			X
23.	Artigo 6.º, n.º 7, da parte B, secção 4	Não indicação nos registos dos símbolos dos países em que o período de trabalho diário do condutor teve início e terminou			X
24.	Artigo 10.º da parte B, secção 4	Recusa de sujeição a controlo		X	
25.		Não apresentação de registos manuais e documentação impressa respeitantes ao dia em curso e aos 56 dias anteriores		X	
26.		Não apresentação do cartão de condutor, caso o condutor seja titular desse cartão		X	
Deficiência de funcionamento					
27.	Artigo 16.º, n.º 1, e artigo 5.º, n.º 1, da parte C, secção 2	Tacógrafo não reparado por instalador ou oficina aprovado		X	
28.	Artigo 11.º da parte B, secção 4	Não anotação pelo condutor de todas as indicações relativas aos períodos não registados por motivo de avaria ou mau funcionamento do tacógrafo		X	

3) Grupos de infrações ao presente anexo, parte B, secção 3

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
Tempo máximo de trabalho semanal					
1.	Artigo 3.º	Tempo de trabalho semanal máximo de 48 h excedido, se esgotada possibilidade de alargamento para 60 h	56 h ≤ ... 60 h		X
2.			60 h ≤ ...	X	
3.		Tempo de trabalho semanal máximo de 60 h excedido, se não houver derrogação nos termos do artigo 7.º	65 ≤ ... < 70h		X
4.			70 h ≤ ...	X	
Pausas					
5.	Artigo 4.º	Pausa obrigatória insuficiente, em caso de tempo de trabalho entre 6 e 9 horas	10 < ... ≤ 20 min		X
6.			... ≤ 10 min	X	
7.		Pausa obrigatória insuficiente, em caso de tempo de trabalho superior a 9 horas	20 < ... ≤ 30 min		X
8.			... ≤ 20 min	X	
Trabalho noturno					
9.	Artigo 6.º	Tempo de trabalho diário em cada 24 h em caso de trabalho noturno, se não houver derrogação nos termos do artigo 7.º	11 h ≤ ... < 13 h		X
10.			13 h ≤ ...	X	
Registos					
11.	Artigo 8.º	Falsificação ou não apresentação ao agente responsável pelo controlo, pela entidade patronal, dos registos do tempo de trabalho		X	
12.		Falsificação ou não apresentação ao agente responsável pelo controlo, pelos condutores empregados ou independentes, dos registos do tempo de trabalho		X	

4) Grupos de infrações ao presente anexo, parte C, secção 1

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
Pesos					
1.	Artigo 1.º e apêndice 27-A-1-1	Ultrapassagem dos pesos máximos admissíveis para veículos N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$		X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$		X
3.			$20 \% \leq \dots$	X	
4.		Ultrapassagem do peso máximo admissível para veículos N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$		X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X
6.			$25 \% \leq \dots$	X	
Comprimentos					
7.	Artigo 1.º	Ultrapassagem do comprimento máximo admissível	$2 \% < \dots < 20 \%$		X
8.			$20 \% \leq \dots$		X
Largura					
9.	Artigo 1.º	Ultrapassagem da largura máxima admissível	$2,65 \leq \dots < 3,10 \text{ m etros}$		X
10.			$3,10 \text{ metros} \leq \dots$		X

5) Grupos de infrações à inspeção técnica na estrada

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
Inspeção técnica					
1.	Anexo 27, parte A, artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea iv), e apêndice 27-A-1-1	Condução sem comprovativo válido de aprovação na inspeção técnica, como exigido pela legislação da União e pela legislação do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar	X		
2.		Não manutenção do veículo em condições de segurança e apto a circular, de que resulte deficiência muito grave do sistema de travagem, sistema de direção, rodas/pneus, suspensão ou chassis, ou outro equipamento, suscetível de criar um risco imediato para a segurança rodoviária que obrigue à decisão de imobilizar o veículo	X		

6) Grupos de infrações às regras relativas aos dispositivos de limitação de velocidade

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
1.	Anexo 27, parte A, artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea vii)	Dispositivo de limitação de velocidade não instalado	X		
2.		Dispositivo de limitação de velocidade que não satisfaz os requisitos técnicos aplicáveis		X	
3.		Dispositivo de limitação de velocidade não instalado por oficina aprovada			X
4.		Existência e/ou utilização de dispositivo fraudulento capaz de falsificar os dados do dispositivo de limitação de velocidade, ou existência e/ou utilização de um dispositivo de limitação de velocidade fraudulento	X		

7) Grupos de infrações ao presente anexo, parte B, secção 1

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
Formação e cartas					
1.	Artigo 3.º	Transporte de mercadorias sem a qualificação inicial e/ou a formação contínua obrigatórias		X	
2.	Artigo 9.º e apêndice 27-B-1-2	Impossibilidade de apresentação, pelo condutor, de uma carta de qualificação válida ou de uma carta de condução com marcação, de acordo com a legislação nacional (por exemplo: por motivos de extravio, esquecimento, deterioração ou ilegibilidade)			X

8) Grupos de infrações aos requisitos em matéria de cartas de condução

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
1.	Anexo 27, parte A, artigo 6.º, n.º 1,	Transporte de mercadorias sem carta de condução válida	X		
2.	alínea b), subalínea viii) e apêndice 27-A-1-1	Utilização de carta de condução deteriorada ou ilegível ou que não obedece ao modelo comum			X

9) Grupos de infrações às regras relativas ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
1.	Anexo 27, parte A, artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea vi) e apêndice 27-A-1-1	Transporte de mercadorias perigosas não admitidas a transporte	X		
2.		Transporte de mercadorias perigosas num meio de confinamento proibido ou não aprovado, pondo em risco vidas humanas ou o ambiente num grau que obrigue à decisão de imobilizar o veículo	X		
3.		Transporte de mercadorias perigosas sem aposição no veículo da indicação de transporte de mercadorias perigosas, pondo em risco vidas humanas ou o ambiente num grau que obrigue à decisão de imobilizar o veículo	X		
4.		Derrame de matérias perigosas		X	
5.		Transporte a granel num contentor estruturalmente inadequado para esse fim		X	
6.		Transporte em veículo sem certificado de aprovação adequado		X	
7.		Veículo que já não satisfaz as normas de aprovação e representa perigo imediato		X	

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
8.		Violação das regras aplicáveis à sujeição e à estiva da carga		X	
9.		Violação das regras aplicáveis ao carregamento em comum de volumes		X	
10.		Incumprimento das disposições relativas à limitação das quantidades transportadas numa unidade de transporte, incluindo as taxas de enchimento admissíveis para cisternas ou volumes		X	
11.		Faltam informações pertinentes sobre a matéria transportada que permitam determinar o grau de gravidade da infração (por exemplo: número ONU, designação oficial de transporte, grupo de embalagem)		X	
12.		Motorista sem certificado de formação profissional válido		X	
13.		Uso de chama ou lâmpada não protegida		X	
14.		A proibição de fumar não foi observada		X	
15.		Veículo não adequadamente vigiado ou estacionado			X
16.		Unidade de transporte com mais de um reboque/semirreboque			X
17.		Veículo que já não satisfaz as normas de aprovação, mas não representa perigo imediato			X
18.		Veículo sem extintores de incêndio operacionais			X

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
19.		Veículo sem equipamento exigido pelo ADR ou por instruções escritas			X
20.		Transporte de volumes em embalagens, GRG ou grandes embalagens danificados ou de embalagens vazias danificadas por limpar			X
21.		Transporte de volumes em contentor estruturalmente inadequado para esse fim			X
22.		Cisternas/contentores-cisterna (inclusive vazios e por limpar) mal fechados			X
23.		Etiquetagem, marcação ou sinalização incorretas no veículo e/ou meio de confinamento			X
24.		Ausência de instruções escritas em conformidade com o ADR ou instruções escritas não pertinentes para as mercadorias transportadas			X

10) Grupos de infrações à parte três, capítulo 2, do presente Acordo, salvo indicação em contrário

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
Licença					
1.	Artigo 278.º, n.º 1, e apêndice 27-A-1-1	Transporte de mercadorias sem licença válida (ou seja: licença inexistente, falsificada, caducada, retirada, etc.)	X		
2.	Artigo 278.º, n.º 3	Empresa de transporte ou motorista incapaz de apresentar uma licença válida ou uma cópia certificada da mesma ao agente responsável pelo controlo (ou seja: licença ou cópia autenticada da mesma extraviada, esquecida, deteriorada, etc.)		X	
Certificado de motorista					
3.	Anexo 27, parte A, artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea v)	Transporte de mercadorias por motorista sem certificado de motorista válido (ou seja: certificado de motorista inexistente, falsificado, retirado, caducado, etc.)		X	
4.	Anexo 27, parte A, artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea v)	Condutor ou empresa de transportes incapazes de apresentar um certificado de motorista ou uma cópia autenticada do mesmo aos agentes de controlo (ou seja: certificado de motorista ou cópia autenticada do certificado extraviado, esquecido, deteriorado, etc.)			X
Operações de transporte específicas permitidas no âmbito do presente Acordo					
5.	Artigo 277	Realização de operações de cabotagem ou outras operações de transporte não conforme com as disposições legislativas, regulamentares e administrativas, incluindo limitações ao número de deslocações, em vigor na Parte anfitriã		X	

11) Grupos de infrações às regras relativas ao transporte de animais

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
1.	Anexo 27, parte A, artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea x)	Divisórias não suficientemente resistentes para aguentarem o peso dos animais		X	
2.		Utilização de rampas de carregamento/descarregamento com superfícies escorregadias, sem proteções laterais ou com inclinação demasiado forte			X
3.		Utilização de plataformas elevatórias ou de andares superiores que não dispõem de barreiras de segurança para impedir a queda ou fuga de animais durante as operações de carregamento e descarregamento			X
4.		Meio de transporte não autorizado para viagens de longo curso ou não aprovado para o tipo de animais transportados			X
5.		Transporte efetuado sem documentação obrigatória, diário de viagem ou autorização do transportador ou certificado de aptidão profissional válidos			X

12) Grupos de infrações à legislação aplicável relativa às obrigações contratuais

	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	NÍVEL DE GRAVIDADE		
			MSI	VSI	SI
1.	Anexo 27, parte A, artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea xii)	Grupos de infrações à legislação aplicável às obrigações contratuais		X	

Graus de gravidade das infrações graves

- 1) Os graus de gravidade das infrações são: grave («SI»), muito grave («VSI») e de máxima gravidade («MSI»).
- 2) As infrações graves e muito graves, quando cometidas de forma repetida pelo mesmo operador, devem ser consideradas mais graves pela autoridade competente da Parte de estabelecimento. Ao calcular a frequência de ocorrência das infrações repetidas, as autoridades competentes da Parte devem ter em conta os seguintes fatores:
 - a gravidade das infrações (SI ou VSI),
 - o tempo decorrido (pelo menos, um ano desde a data de um controlo),
 - o número de veículos utilizados nas atividades de transporte organizadas pelo gestor de transportes (média anual).
- 3) Tendo em conta os possíveis riscos para a segurança rodoviária, a frequência máxima de ocorrência de infrações graves acima da qual deverão ser consideradas mais graves é estabelecida do seguinte modo:
 - três SI/por veículo/por ano = um VSI,
 - três VSI/por veículo/por ano = início do procedimento nacional de avaliação da idoneidade.

- 4) O número de infrações por veículo por ano corresponde a uma média calculada dividindo o número total de infrações com o mesmo grau de gravidade (SI ou VSI) pelo número médio de veículos utilizados nesse ano. A fórmula de cálculo da frequência prevê um limiar máximo para a ocorrência de infrações graves acima do qual deverão ser consideradas mais graves. As autoridades competentes das Partes podem estabelecer limiares mais estritos, se previsto no procedimento administrativo nacional de avaliação da idoneidade.

PARTE I

LISTA DAS MATÉRIAS
REFERIDAS NO PRESENTE ANEXO, PARTE A, ARTIGO 8.º

Os conhecimentos a ter em consideração para a comprovação da aptidão profissional pelas Partes devem incluir, pelo menos, as matérias referidas na presente lista. No que se refere a essas matérias, os candidatos a transportadores rodoviários de mercadorias devem possuir os conhecimentos e as aptidões práticas necessárias para a gestão de uma empresa de transportes.

O nível mínimo de conhecimentos a seguir indicado deve corresponder, pelo menos, ao nível de conhecimentos adquiridos durante a escolaridade obrigatória, completado quer por uma formação profissional e uma formação técnica complementar, quer por uma formação técnica escolar ou outra, de nível secundário.

A. Direito civil

O candidato deve nomeadamente:

- a) Conhecer os principais contratos correntemente utilizados nas atividades de transporte rodoviário, bem como os direitos e obrigações deles decorrentes;
- b) Ser capaz de negociar um contrato de transporte juridicamente válido, nomeadamente no que respeita às condições de transporte;

- c) Ser capaz de analisar uma reclamação por parte do recorrente principal relativa a uma indemnização por perdas ou danos da mercadoria ocorridos durante o transporte ou por atraso na entrega, bem como compreender em que medida essa reclamação afeta a sua responsabilidade contratual; e
- d) Conhecer as regras e obrigações decorrentes da Convenção CMR relativa ao contrato de transporte internacional rodoviário de mercadorias, celebrada em Genebra em 19 de maio de 1956.

B. Direito comercial

O candidato deve nomeadamente:

- a) Conhecer as condições e formalidades necessárias para exercer o comércio e as obrigações gerais dos transportadores (registo, livros comerciais, etc.), bem como as consequências da falência; e
- b) Possuir conhecimentos suficientes das diversas formas de sociedades comerciais, bem como das respetivas regras de constituição e funcionamento.

C. Direito social

O candidato deve nomeadamente conhecer os seguintes domínios:

- a) O papel e o funcionamento das diferentes instituições sociais que intervêm no setor do transporte rodoviário (sindicatos, comissões de trabalhadores, delegados do pessoal, inspeção do trabalho, etc.);

- b) As obrigações das entidades patronais em matéria de segurança social;
- c) As regras aplicáveis aos contratos de trabalho relativos às diferentes categorias de trabalhadores das empresas de transporte rodoviário (forma dos contratos, obrigações das partes, condições e tempo de trabalho, férias pagas, remuneração, rescisão do contrato, etc.);
- d) As regras aplicáveis em matéria de tempo de condução, de períodos de repouso e de tempo de trabalho, bem como as medidas práticas de aplicação dessas disposições; e
- e) As regras aplicáveis à qualificação inicial e à formação contínua dos condutores previstas na parte B, secção 1, do presente anexo.

D. Direito fiscal

O candidato deve nomeadamente conhecer as regras relativas:

- a) Ao imposto sobre o valor acrescentado (IVA) aplicável aos serviços de transporte;
- b) Ao imposto de circulação dos veículos;
- c) Aos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como às portagens e direitos de utilização cobrados pela utilização de certas infraestruturas; e
- d) Aos impostos sobre o rendimento.

E. Gestão empresarial e financeira

O candidato deve nomeadamente:

- a) Conhecer as disposições legais e práticas relativas à utilização de cheques, letras, promissórias, cartões de crédito e outros meios ou métodos de pagamento;
- b) Conhecer as diferentes formas de crédito (bancário, documentário, fianças, hipotecas, locação financeira, aluguer, *factoring*, etc.) e os encargos e obrigações delas decorrentes;
- c) Saber o que é um balanço, o modo como se apresenta e ser capaz de o interpretar;
- d) Ser capaz de ler e interpretar uma conta de ganhos e perdas;
- e) Ser capaz de analisar a situação financeira e a rentabilidade da empresa, nomeadamente com base em coeficientes financeiros;
- f) Ser capaz de preparar um orçamento;
- g) Conhecer as componentes dos custos da empresa (custos fixos, custos variáveis, fundos de exploração, amortizações, etc.) e ser capaz de calcular por veículo, ao quilómetro, à deslocação ou à tonelada;
- h) Ser capaz de elaborar um organograma relativo a todo o pessoal da empresa e organizar planos de trabalho, etc.;

- i) Conhecer os princípios do estudo de mercado («marketing»), da promoção de vendas dos serviços de transporte, da elaboração de ficheiros dos clientes, da publicidade, das relações públicas, etc.;
- j) Conhecer os diferentes tipos de seguros próprios dos transportadores rodoviários (seguros de responsabilidade, de pessoas, de coisas, de bagagens), bem como as garantias e as obrigações daí decorrentes;
- k) Conhecer as aplicações telemáticas no domínio do transporte rodoviário;
- l) Ser capaz de aplicar as regras relativas à faturação dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias e conhecer o significado e os efeitos dos Incoterms; e
- m) Conhecer as diferentes categorias de auxiliares de transporte, o seu papel, as suas funções e o seu eventual estatuto.

F. Acesso ao mercado

O candidato deve nomeadamente conhecer os seguintes domínios:

- a) A regulamentação do trabalho que rege o transporte rodoviário, as regras relativas ao aluguer e subcontratação de veículos industriais, nomeadamente, as regras relativas à organização formal da atividade, ao acesso à profissão, às autorizações para operações de transporte rodoviário, às inspeções e às sanções;
- b) A regulamentação relativa ao estabelecimento de uma empresa de transporte rodoviário;

- c) Os diferentes documentos exigidos para a execução dos serviços de transporte rodoviário e a instauração de procedimentos de verificação para garantir a presença, tanto na empresa como a bordo dos veículos, de documentos conformes referentes a cada transporte efetuado, nomeadamente os documentos relativos ao veículo, ao motorista, à mercadoria ou às bagagens;
- d) As regras relativas à organização do mercado dos transportes rodoviários de mercadorias bem como as regras de tratamento administrativo da carga e a logística; e
- e) As formalidades de passagem das fronteiras, o papel e o âmbito dos documentos T e das cadernetas TIR, bem como as obrigações e responsabilidades decorrentes da sua utilização;

G. Normas e exploração técnicas

O candidato deve nomeadamente:

- a) Conhecer as regras relativas ao peso e às dimensões dos veículos nas Partes, bem como os procedimentos relativos aos transportes excepcionais que constituem derrogações dessas regras;
- b) Ser capaz de escolher, em função das necessidades da empresa, os veículos e os seus elementos (quadro, motor, órgãos de transmissão, sistemas de travagem, etc.);
- c) Conhecer as formalidades relativas à receção, à matrícula e ao controlo técnico desses veículos;

- d) Compreender as medidas a tomar para reduzir a poluição sonora e a poluição do ar pelas emissões dos veículos a motor;
- e) Ser capaz de elaborar planos de manutenção periódica dos veículos e do seu equipamento;
- f) Conhecer os diferentes tipos de dispositivos de movimentação e de carregamento (plataformas traseiras, contentores, paletes, etc.) e ser capaz de pôr em prática procedimentos e instruções relativos às operações de carga e descarga das mercadorias (distribuição da carga, empilhamento, estiva, fixação, etc.);
- g) Conhecer as diferentes técnicas do transporte combinado (*roll-on roll-off*, *rodo-ferroviário* ou *ro-ro*);
- h) Ser capaz de aplicar procedimentos que cumpram a regulamentação relativa ao transporte de mercadorias perigosas e resíduos;
- i) Ser capaz de pôr em prática procedimentos que cumpram as regras relativas ao transporte de produtos alimentares perecíveis, nomeadamente as decorrentes do Acordo relativo ao transporte internacional de produtos alimentares perecíveis e aos equipamentos especializados a utilizar nestes transportes (ATP), feito em Genebra em 1 de setembro de 1970; e
- j) Ser capaz de aplicar procedimentos que cumpram a regulamentação relativa ao transporte de animais vivos.

H. Segurança rodoviária

O candidato deve nomeadamente:

- a) Conhecer as qualificações exigidas aos condutores (carta de condução, certificados médicos, atestados de capacidade, etc.);
- b) Ser capaz de tomar as medidas necessárias que assegurem que os motoristas respeitam as regras, as proibições e as restrições de circulação em vigor nas Partes (limites de velocidade, prioridades, paragem e estacionamento, utilização das luzes, sinalização rodoviária, etc.);
- c) Ser capaz de elaborar instruções destinadas aos motoristas para verificar que cumprem as normas de segurança relativas, por um lado, ao estado do material de transporte, do equipamento e da carga e, por outro, à condução preventiva;
- d) Ser capaz de instaurar procedimentos de conduta em caso de acidente e de aplicar os procedimentos adequados para evitar a repetição de acidentes e de infrações graves; e
- e) Ser capaz de pôr em prática procedimentos destinados ao adequado acondicionamento das mercadorias e conhecer as técnicas correspondentes.

PARTE II

ORGANIZAÇÃO DO EXAME

1. As Partes organizam um exame escrito obrigatório, que podem completar com um exame oral para verificar se os candidatos a transportadores rodoviários de mercadorias possuem o nível de conhecimentos exigido nas matérias indicadas na Parte I, e principalmente a capacidade de utilizar os utensílios e as técnicas correspondentes a essas matérias e de desempenhar as funções de execução e coordenação previstas.

a) O exame escrito obrigatório é constituído pelas duas provas seguintes:

- i) perguntas escritas, que podem ser perguntas de escolha múltipla (quatro respostas possíveis), ou perguntas de resposta direta, ou ainda uma combinação dos dois sistemas, e
- ii) exercícios escritos/análise de casos.

A duração mínima de cada uma das duas provas será de duas horas;

b) No caso de ser organizado um exame oral, as Partes podem subordinar a participação nesse exame à passagem no exame escrito.

2. Se as Partes organizarem também um exame oral, devem prever, para cada uma das três provas, uma ponderação de pontos que não pode ser inferior a 25 %, nem superior a 40 % do total dos pontos a atribuir.

Se as Partes organizarem apenas um exame escrito, devem prever, para cada prova, uma ponderação de pontos que não pode ser inferior a 40 %, nem superior a 60 % do total dos pontos a atribuir.

3. Os candidatos devem obter, no conjunto das provas, uma média de 60 %, pelo menos, do total dos pontos a atribuir, sem que a percentagem de pontos obtidos em cada prova possa ser inferior a 50 % dos pontos possíveis. Uma Parte pode, numa única prova, reduzir a percentagem de 50 % para 40 %.

PARTE A
MODELO DE LICENÇA PARA A UNIÃO
COMUNIDADE EUROPEIA

a)

(Papel de cor Pantone azul clara 290, ou o mais próximo possível desta cor,
em formato DIN A4 celulósico $\geq 100 \text{ g/m}^2$)

(Primeira página da licença)

(Texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite a licença)

Sigla distintiva do
Estado-Membro⁽¹⁾ que emite a licença

Denominação da autoridade ou
organismo competente

LICENÇA N.º...

ou

CÓPIA CERTIFICADA N.º...

para o transporte rodoviário internacional de mercadorias por conta de outrem

A presente licença permite a⁽²⁾
.....
.....

efetuar, em todas as relações de tráfego, no que se refere ao percurso efetuado no território da Comunidade, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>), e nos termos das disposições gerais da presente licença.

Observações especiais:	
.....	
A presente licença é válida de	a
Emitida em,	em
..... ⁽³⁾	

⁽¹⁾ Siglas distintivas dos Estados-Membros: (B) Bélgica, (BG) Bulgária, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemanha, (EST) Estónia, (IRL) Irlanda, (GR) Grécia, (E) Espanha, (F) França, (HR) Croácia, (I) Itália, (CY) Chipre, (LV) Letónia, (LT) Lituânia, (L) Luxemburgo, (H) Hungria, (MT) Malta (NL) Países Baixos, (A) Áustria, (PL) Polónia, (P) Portugal, (RO) Roménia, (SLO) Eslovénia, (SK) Eslováquia, (FIN) Finlândia, (S) Suécia.

⁽²⁾ Nome ou firma e endereço completo do transportador.

⁽³⁾ Assinatura e carimbo da autoridade ou organismo emissor.

b)

(Segunda página da licença)

(Texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite a licença)

DISPOSIÇÕES GERAIS

A presente licença é emitida ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

A presente licença permite ao titular efetuar, em todas as relações de tráfego, no que se refere ao percurso efetuado no território da Comunidade e, quando aplicável, nas condições nela estabelecidas, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem:

- cujo ponto de partida e cujo ponto de chegada se encontrem em dois Estados-Membros diferentes, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros,
- com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros,
- entre países terceiros, atravessando em trânsito o território de um ou vários Estados-Membros, bem como as deslocações sem carga relacionadas com esses transportes.

No caso de um transporte com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, a presente licença é válida para o trajeto efetuado no território da Comunidade. Só é válida no Estado-Membro de carga ou de descarga após a celebração do acordo necessário entre a Comunidade e o país terceiro em causa, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

A licença é pessoal e intransmissível.

A licença pode ser retirada pela autoridade competente do Estado-Membro que a emitiu, designadamente caso o transportador:

- não tenha cumprido todas as condições a que a utilização da licença está sujeita,
- tenha prestado informações inexatas no tocante aos dados necessários para a emissão ou a prorrogação da licença.

O original da licença deve ser conservado pela empresa transportadora.

Deve ser conservada a bordo do veículo uma cópia certificada da licença⁽¹⁾. No caso de um conjunto de veículos acoplados, a licença deve acompanhar o veículo trator. A licença abrange o conjunto de veículos acoplados, mesmo que o reboque ou o semirreboque não estejam matriculados ou autorizados a circular em nome do titular da licença ou se o mesmo estiver matriculado ou autorizado a circular noutro Estado.

A licença deve ser apresentada sempre que solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.

O titular deve respeitar, no território de cada Estado-Membro, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor nesse Estado, nomeadamente em matéria de transporte e circulação.

⁽¹⁾ Por «veículo», entende-se um veículo a motor matriculado num Estado-Membro ou um conjunto de veículos acoplados em que pelo menos o veículo trator esteja matriculado num Estado-Membro, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias.

PARTE B

MODELO DE LICENÇA PARA O REINO UNIDO, NO QUE DIZ RESPEITO A GIBRALTAR

Licença do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, para a Comunidade

a)

(Papel de cor Pantone azul clara, formato DIN A4, celulósico $\geq 100 \text{ g/m}^2$)

(Primeira página da licença)

(Texto em inglês)

REINO UNIDO, NO QUE DIZ RESPEITO A GIBRALTAR	NOME DA AUTORIDADE COMPETENTE DO REINO UNIDO, NO QUE DIZ RESPEITO A GIBRALTAR ⁽¹⁾
---	---

LICENÇA N.º:

Ou

CÓPIA AUTENTICADA N.º:

para o transporte rodoviário internacional de mercadorias por conta de outrem

A presente licença
permite a⁽²⁾

efetuar, em todas as relações de tráfego, no que se refere ao percurso efetuado no território de um Estado-Membro, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009⁽³⁾.

Observações especiais:	
.....	
A presente licença é válida de	a
Emitida em	em
	

⁽¹⁾ Autoridade competente do território relativamente ao qual a licença é emitida.

⁽²⁾ Nome ou firma e endereço completo do transportador.

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 1072/2009, tal como mantido no direito do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, pela secção 6 da Lei de 2019 sobre a (Retirada da) União Europeia de Gibraltar, com a redação que lhe foi dada pelos regulamentos adotados ao abrigo da secção 11 dessa lei.

b)

(Segunda página da licença)

(Texto em inglês)

DISPOSIÇÕES GERAIS

A presente licença é emitida ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1072/2009⁽¹⁾.

A presente licença permite ao titular efetuar, em todas as relações de tráfego, no que se refere ao percurso efetuado no território de um Estado-Membro, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem autorizados por qualquer acordo internacional entre o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, e a União Europeia ou um Estado-Membro.

A licença é pessoal e intransmissível.

A licença pode ser retirada pelo Departamento de Licenciamento de Condutores e Veículos (Ministério dos Transportes, Tráfego e Serviços Técnicos do Governo de Gibraltar), por exemplo quando o titular:

- não tenha cumprido todas as condições a que a utilização da licença está sujeita,
- tenha prestado informações inexatas no tocante aos dados necessários para a emissão ou a prorrogação da licença.

O original da licença deve ser conservado pela empresa transportadora.

Deve ser conservada a bordo do veículo uma cópia autenticada da licença ⁽²⁾. No caso de um conjunto de veículos acoplados, a licença deve acompanhar o veículo trator. A licença abrange o conjunto de veículos acoplados, mesmo que o reboque ou o semirreboque não estejam matriculados ou autorizados a circular em nome do titular da licença ou se o mesmo estiver matriculado ou autorizado a circular noutro Estado.

A licença deve ser apresentada sempre que solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.

O titular deve respeitar, no território de Gibraltar ou de cada Estado-Membro, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor nesse Estado, nomeadamente em matéria de transporte e circulação.

-
- ⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1072/2009, tal como mantido no direito do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, pela secção 6 da Lei de 2019 sobre a (Retirada da) União Europeia de Gibraltar, com a redação que lhe foi dada pelos regulamentos adotados ao abrigo da secção 11 dessa lei.
- ⁽²⁾ Por «veículo», entende-se um veículo a motor matriculado em Gibraltar ou num Estado-Membro ou um conjunto de veículos acoplados em que pelo menos o veículo trator está matriculado em Gibraltar ou num Estado-Membro, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias.

ELEMENTOS DE SEGURANÇA DA LICENÇA

A licença deve apresentar pelo menos dois dos seguintes elementos de segurança:

- um holograma,
- fibras especiais no papel que se tornam visíveis sob luz UV,
- pelo menos uma linha de microimpressão (impressão visível apenas com uma lupa e não reproduzida pelas máquinas fotocopadoras),
- caracteres, símbolos ou motivos sensíveis ao tato,
- dupla numeração: número de série da licença, da sua cópia autenticada, bem como, em cada caso, o número de emissão,
- fundo de segurança desenhado com motivos guiloché de linhas finas e impressão irisada.

Parte 1

Dados contidos nos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário e condições de acesso a esses dados

1. Os registos eletrónicos nacionais referidos no presente anexo, parte A, artigo 13.º, n.º 1, devem conter, pelo menos, os seguintes dados:
 - a) O nome e a forma jurídica da empresa de transporte rodoviário;
 - b) O endereço do seu estabelecimento;
 - c) Os nomes dos gestores de transportes designados que satisfazem os requisitos estabelecidos no presente anexo, parte A, artigo 3.º, relativos à idoneidade e à competência profissional ou, se aplicável, o nome de um representante legal;
 - d) O tipo de autorização, o número de veículos abrangidos e, se necessário, o número de série da licença referida no artigo 278.º, n.º 1, do presente Acordo e das cópias certificadas;
 - e) O número, categoria e tipo de infrações graves, conforme consta do presente anexo, parte A, artigo 6.º, n.º 2, que tenham resultado numa condenação ou sanção nos últimos dois anos;

- f) O nome de qualquer pessoa declarada inapta para gerir as atividades de transporte de uma empresa, desde que a idoneidade dessa pessoa não tenha sido restabelecida nos termos do presente anexo, parte A, artigo 6.º, n.º 4, e as medidas de reabilitação aplicáveis;
- g) As matrículas dos veículos à disposição das empresas, nos termos do presente anexo, parte A, artigo 5.º, alínea f); e
- h) A faixa de notação de risco da empresa, em conformidade com a legislação e/ou os procedimentos aplicáveis em cada Parte.

2. Os dados referidos no n.º 1, alíneas a) a d), devem ser acessíveis ao público, em conformidade com as disposições pertinentes da legislação em matéria de proteção de dados pessoais aplicável em cada Parte.

As autoridades competentes de cada Parte podem optar por conservar os dados referidos no n.º 1, alíneas e) a h), em registos separados. Nesse caso, os dados referidos no n.º 1, alíneas e) e f) devem ser disponibilizados a pedido ou ser diretamente acessíveis a todas as autoridades competentes da Parte em questão. As informações solicitadas devem ser fornecidas no prazo de cinco dias úteis a contar da data da receção do pedido.

Os dados referidos no n.º 1, alíneas g) e h), devem ser disponibilizados às autoridades competentes durante os controlos na estrada.

Os dados referidos no n.º 1, alíneas e) a h), só devem ser acessíveis a autoridades distintas das autoridades competentes caso essas autoridades estejam devidamente autorizadas a fiscalizar o setor do transporte rodoviário e a aplicar sanções, e se os respetivos funcionários estiverem ajuramentados ou sob outra obrigação formal de sigilo.

3. Os dados das empresas cujas autorizações tenham sido suspensas ou retiradas permanecem no registo eletrónico nacional durante dois anos a partir da data da caducidade da suspensão ou da retirada da licença, sendo em seguida imediatamente eliminados.

Os dados de qualquer pessoa declarada inapta para exercer as atividades de transportador rodoviário de mercadorias devem permanecer no registo eletrónico nacional, desde que a idoneidade dessa pessoa não tenha sido restabelecida nos termos do presente anexo, parte A, artigo 6.º, n.º 4. Após ter sido tomada essa medida de reabilitação ou qualquer outra medida de efeito equivalente, os dados são imediatamente eliminados.

Os dados a que se referem o primeiro e o segundo parágrafos devem especificar as razões que motivaram a suspensão ou a retirada da autorização, ou a declaração de inaptidão, conforme o caso, e a duração correspondente.

4. As Partes tomam todas as medidas necessárias para garantir a atualidade e exatidão dos dados constantes do registo eletrónico nacional.

Parte 2

Requisitos mínimos relativos aos dados a incluir no registo eletrónico nacional das empresas de transporte rodoviário

1. Os requisitos mínimos relativos aos dados a introduzir nos registos eletrónicos nacionais criados pelas autoridades competentes em cada Parte em conformidade com o presente anexo, parte A, artigo 13.º são os estabelecidos no anexo da Decisão 2009/992/UE da Comissão¹ e no artigo 1.º da Decisão de Execução (UE) 2024/2164 da Comissão², tal como adaptados pelos números seguintes.
2. Para efeitos do presente apêndice, são aplicáveis as seguintes adaptações ao anexo da Decisão 2009/992/UE:
 - a) A referência a «Estado-Membro» é substituída por «país»³;
 - b) As referências a «licença comunitária», onde quer que ocorram, são substituídas por «licença referida no artigo 278.º, n.º 1, do Acordo no que diz respeito a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;

¹ Decisão 2009/992/UE da Comissão, de 17 de dezembro de 2009, sobre os requisitos mínimos relativos aos dados a incluir no registo eletrónico nacional das empresas de transporte rodoviário [notificada com o número C(2009) 9959] (JO UE L 339 de 22.12.2009, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

² Decisão de Execução (UE) 2024/2164 da Comissão, de 11 de julho de 2024, sobre os requisitos mínimos relativos aos dados dos veículos de aluguer a incluir nos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário [notificada com o número C(2024) 4665] (JO UE L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Por país entende-se um Estado-Membro, no caso da União, e por território de Gibraltar, no caso do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar.

- c) No caso do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, não é necessário preencher os seguintes campos: «Número de pessoas empregadas» e «Notação de risco»;
 - d) A expressão «artigo 16.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 1071/2009» é substituída por «anexo 27, apêndice 27-A-1-5, parte 1, alínea c), do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».
3. Para efeitos da presente apêndice, o elemento de dados «País de matrícula do veículo» referido no artigo 1.º da Decisão de Execução (UE) 2024/2164 deve, no caso do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, ser fixado por defeito em «GI».

Parte 3

Modalidades de intercâmbio de informações

a que se faz referência o presente anexo, parte A, artigo 14.º, n.ºs 3 e 4

1. O Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, e os Estados-Membros da União utilizam o Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR), criado pelo Regulamento de Execução (UE) 2016/480 da Comissão⁴, para o intercâmbio de informações referido no presente anexo, parte A, artigo 14.º, n.ºs 3 e 4.
2. O Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, efetua a interligação do seu registo eletrónico nacional ao REETR em conformidade com os procedimentos e os requisitos técnicos estabelecidos no Regulamento (UE) 2016/480, adaptado pela parte 4 do presente apêndice.

⁴ Regulamento de Execução (UE) 2016/480 da Comissão, de 1 de abril de 2016, que estabelece regras comuns respeitantes à interligação dos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário e que revoga o Regulamento (UE) n.º 1213/2010 (JO UE L 87 de 2.4.2016, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Cada Parte assegura que o tratamento de dados pessoais no contexto do presente apêndice é efetuado exclusivamente para verificar o cumprimento do disposto no Capítulo 2, subparte três, título I do presente Acordo.
4. O Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, e cada Estado-Membro da União designam um ponto de contacto REETR responsável pelo intercâmbio de informações com a outra Parte no que respeita à aplicação do presente apêndice.

Parte 4

Adaptações das especificações técnicas do REETR

Para efeitos do presente apêndice, são aplicáveis as seguintes adaptações do Regulamento (UE) 2016/480:

1. As referências a «Estado-Membro», onde quer que ocorram, devem ser entendidas como referências a «país»⁵ e as referências a «Estados-Membros», onde quer que ocorram, devem ser entendidas como referências a «países»⁶.
2. As referências a «o presente regulamento», onde quer que ocorram, «anexos I a VII do presente regulamento» e «anexo VIII do presente regulamento» devem entender-se como referências a «apêndice 27-A-1-5 do anexo 27 do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».

⁵ «País» refere-se a um Estado-Membro da União e ao território de Gibraltar, no caso do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar.

⁶ «Países» refere-se tanto aos Estados-Membros como, no caso do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, ao território de Gibraltar.

3. As referências a «licença comunitária», onde quer que ocorram, entendem-se como «licença referida no artigo 278.º, n.º 1, do Acordo relativo a Gibraltar».
4. Nos artigos 1.º a 3.º, onde se lê «artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009» e «artigo 16.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009», deve ler-se «apêndice 27-A-1-5 do anexo 27 do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».
5. No artigo 2.º, onde se lê «artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009», deve ler-se «anexo 27, parte A, artigo 2.º, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».
6. No artigo 2.º, alínea e), onde se lê «artigo 8.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009», deve ler-se «artigo 280.º do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».
7. Os artigos 6.º e 7.º não são aplicáveis para efeitos do presente apêndice.
8. No ponto 1.3 do anexo II:
 - a) Onde se lê «classificação dos riscos e escala de notação dos mesmos», deve ler-se «faixa de notação de risco»;
 - b) A referência a «número de trabalhadores» deve ser suprimida.

9. No apêndice do anexo III:

- a) Os seguintes campos não devem constar de uma mensagem de resposta ao pedido de controlo dos dados da empresa de transporte: «Número de pessoas empregadas», «Notações de risco»;
- b) Onde se lê «no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e no anexo I do Regulamento n.º (UE) 2016/403 da Comissão», deve ler-se «no apêndice 27-A-1-1 e no anexo 27, apêndice 27-A-1-1-A, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».

10. No anexo VIII, ponto 1, onde se lê «artigo 11.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009», deve ler-se «anexo 27, parte A, artigo 12.º, n.º 2, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».

11. No anexo VIII, ponto 2.1, onde se lê «Diretiva 2006/22/CE ou no Regulamento (CE) n.º 1071/2009», deve ler-se «no anexo 27, apêndice 27-A-1-1 e apêndice 27-1-1-A, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atômica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro ».

Parte 5

Suspensão da ligação do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, ao REETR

A União pode suspender o acesso do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, ao REETR se este deixar de cumprir as condições estabelecidas no presente apêndice.

PARTE B

REQUISITOS APLICÁVEIS AOS CONDUTORES QUE EFETUAM O TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 280.º DO PRESENTE ACORDO

SECÇÃO 1

CERTIFICADO DE CAPACIDADE PROFISSIONAL

ARTIGO 1.º

Âmbito de aplicação

A presente secção aplica-se à atividade de condução exercida por qualquer pessoa empregada ou contratada por um transportador rodoviário de mercadorias de uma Parte, que efetue as deslocações a que se refere o artigo 276.º ou o artigo 277.º do presente Acordo e utilize veículos para os quais seja exigida uma carta de condução das categorias C1, C1+E, C ou C + E ou uma carta de condução reconhecida como equivalente pelo Comité Especializado da Economia e do Comércio.

ARTIGO 2.º

Isenções

Não é exigido um certificado de aptidão profissional (CAP) aos condutores de veículos:

- a) Cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 45 km/h;
- b) Ao serviço ou sob o comando das forças armadas, da proteção civil, dos bombeiros, das forças policiais ou dos serviços de transporte de urgência em ambulância, quando o transporte seja efetuado em resultado das tarefas atribuídas a esses serviços;
- c) Submetidos a ensaios de estrada para fins de aperfeiçoamento técnico, de reparação ou de manutenção, ou aos condutores de veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;
- d) Utilizados em situações de emergência ou afetos a missões de salvamento;
- e) Que transportem material, equipamento ou máquinas destinados a ser utilizados pelo condutor no exercício da sua profissão, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do condutor; ou
- f) Utilizados ou alugados sem condutor por empresas agrícolas, hortícolas, florestais, pecuárias ou de pesca para o transporte de mercadorias como parte da sua própria atividade empresarial, exceto se a condução fizer parte da atividade principal do condutor ou exceder a distância máxima prevista no direito nacional a partir do local de estabelecimento da empresa que é proprietária do veículo, o aluga ou o toma em locação.

ARTIGO 3.º

Qualificação e formação

1. A atividade de condução definida no artigo 1.º está subordinada às obrigações de qualificação inicial e de formação contínua. Para o efeito, as Partes estabelecem:

a) Um sistema de qualificação inicial correspondente a uma das duas opções seguintes:

i) opção que inclui simultaneamente a frequência de cursos e um exame

Em conformidade com o apêndice 27-B-1-1, secção 2, ponto 2.1, este tipo de qualificação inicial mínima requer a frequência obrigatória de um curso durante um certo período. O curso termina com um exame. Em caso de aproveitamento nesse exame, a qualificação é certificada pelo CAP previsto no artigo 6.º, n.º 1, alínea a);

ii) opção que inclui apenas exames

Em conformidade com o apêndice 27-B-1-1, secção 2, ponto 2.2, este tipo de qualificação inicial não requer a frequência obrigatória de um curso, mas apenas a realização de exames, um teórico e um prático. Em caso de aproveitamento nesses exames, a qualificação é certificada pelo CAP previsto no artigo 6.º, n.º 1, alínea b).

Contudo, uma Parte pode autorizar um condutor a conduzir no seu território antes de ter obtido o CAP quando participe numa formação profissional nacional com uma duração mínima de seis meses, durante um período de três anos no máximo. No âmbito dessa formação profissional nacional, os exames a que se referem as subalíneas i) e ii) da presente alínea podem ser efetuados por etapas; e

b) Um sistema de formação contínua

Em conformidade com o apêndice 27-B-1-1, secção 4, a formação contínua requer a frequência obrigatória de cursos. A formação é certificada pela emissão do CAP previsto no artigo 8.º, n.º 1.

2. Uma Parte pode também prever um sistema de qualificação inicial acelerada a fim de permitir ao condutor exercer a atividade de condução nos casos previstos no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii), e alínea b).

Em conformidade com o apêndice 27-B-1-1, secção 3, a qualificação inicial acelerada requer a frequência obrigatória de cursos. O curso termina com um exame. Em caso de aproveitamento nesse exame, a qualificação é certificada pelo CAP previsto no artigo 6.º, n.º 2.

3. Uma Parte pode isentar os condutores que tenham obtido o certificado de aptidão profissional previsto na parte A dos exames a que se refere o n.º 1, alínea a), subalíneas i) e ii), e o n.º 2 do presente artigo relativos às matérias abrangidas pelo exame previsto nessa parte do anexo e, eventualmente, da frequência da parte dos cursos correspondentes a essas matérias.

ARTIGO 4.º

Direitos adquiridos

Os condutores que sejam titulares de uma carta de condução de uma das categorias C1, C1+E, C ou C+E ou de uma carta reconhecida como equivalente pelo Comité Especializado da Economia e do Comércio, emitida até 10 de setembro de 2009, ficam isentos da obtenção de uma qualificação inicial.

ARTIGO 5.º

Qualificação inicial

1. O acesso à qualificação inicial não obriga à aquisição prévia da carta de condução correspondente.
2. O condutor de um veículo destinado ao transporte de mercadorias pode conduzir:
 - a) A partir da idade de 18 anos:
 - i) um veículo das categorias de carta C e C+E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1, e
 - ii) um veículo das categorias de carta C1 e C1+E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 2;
 - b) A partir da idade de 21 anos, um veículo das categorias de carta C e C+E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 2.
3. Sem prejuízo da idade fixada no n.º 2, os condutores que efetuem transportes rodoviários de mercadorias e sejam titulares de um CAP referido no artigo 6.º para uma das categorias previstas no n.º 2 do presente artigo estão isentos de obter um CAP para as outras categorias de veículos previstas no referido número.

4. Os condutores que efetuem transportes de mercadorias e que alarguem ou alterem a sua atividade por forma a fazer o transporte de passageiros, ou inversamente, e que sejam titulares de um CAP referido no artigo 6.º, só têm de repetir as partes específicas da nova qualificação e não as partes comuns das qualificações iniciais.

ARTIGO 6.º

CAP comprovativo da qualificação inicial

1. CAP comprovativo da qualificação inicial

a) CAP emitido com base na frequência de um curso e num exame

Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), as Partes impõem ao candidato a condutor a frequência de um curso num centro de formação, reconhecido pelas autoridades competentes em conformidade com o apêndice 27-B-1-1, secção 5, a seguir designado «centro de formação reconhecido». Esse curso incide em todas as matérias incluídas na lista constante do apêndice 27-B-1-1, secção 1.

A formação deve ser concluída com aproveitamento no exame previsto no apêndice 27-B-1-1, secção 2, ponto 2.1. O exame é organizado pelas autoridades competentes nas Partes, ou por uma entidade por elas designada, e destina-se a verificar se o candidato a motorista tem o nível de conhecimentos exigido no apêndice 27-B-1-1, secção 1. As referidas autoridades ou entidades supervisionam o exame e, após a sua conclusão com êxito, emitem aos condutores um CAP comprovativo de uma qualificação inicial.

b) CAP emitido com base em exames

Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), subalínea ii), as Partes devem exigir aos candidatos a motorista que passem os exames teóricos e práticos referidos no apêndice 27-B-1-1, secção 2, ponto 2.2. Os exames são organizados pelas autoridades competentes nas Partes, ou por uma entidade por elas designada, e destina-se a verificar se o candidato a motorista tem o nível de conhecimentos exigido no apêndice 27-B-1-1, secção 1. As referidas autoridades ou entidades supervisionam os exames e, após a sua conclusão com êxito, emitem, aos condutores, um CAP comprovativo de uma qualificação inicial.

2. CAP comprovativo da qualificação inicial acelerada

Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, as Partes impõem ao candidato a motorista a frequência de um curso num centro de formação reconhecido. Esse curso incide em todas as matérias incluídas na lista constante do apêndice 27-B-1-1, secção 1.

A formação deve ser concluída com o exame previsto no apêndice 27-B-1-1, secção 3. O exame é organizado pelas autoridades competentes nas Partes, ou por uma entidade por elas designada, e destina-se a verificar se o candidato a motorista tem o nível de conhecimentos exigido no apêndice 27-B-1-1, secção 1. As referidas autoridades ou entidades supervisionam o exame e, após a sua conclusão com êxito, emitem, aos condutores, um CAP comprovativo de uma qualificação inicial acelerada.

ARTIGO 7.º

Formação contínua

A formação contínua permite que os titulares de um CAP atualizem os conhecimentos fundamentais para a sua função, com especial destaque para a segurança rodoviária, a saúde, a segurança no trabalho e a redução do impacto ambiental da condução.

Essa formação é organizada por um centro de formação reconhecido, em conformidade com o apêndice 27-B-1-1, secção 5. A formação consiste em ensino em salas de aula, em formação prática e, se disponível, em formação ministrada por meio de ferramentas das tecnologias da informação e da comunicação (TIC) ou de simuladores de topo de gama. Se um condutor mudar de empresa, a formação contínua já efetuada deve ser tomada em consideração.

A formação contínua tem como objetivo aprofundar e rever algumas das matérias da lista constante do apêndice 27-B-1-1, secção 1. Deve abranger uma variedade de temas e incluir sempre pelo menos um tema relacionado com a segurança rodoviária. As matérias da formação devem ter em conta a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes e, tanto quanto possível, as necessidades específicas dos condutores em matéria de formação.

ARTIGO 8.º

CAP comprovativo da formação contínua

1. No final da formação contínua referida no artigo 7.º, as autoridades competentes nas Partes ou o centro de formação reconhecido emite ao condutor um CAP comprovativo da formação contínua.
2. Deve ser seguida uma primeira formação contínua:
 - a) Pelos titulares de um CAP referido no artigo 6.º, nos cinco anos seguintes à data de emissão do CAP; e
 - b) Pelos condutores a que se refere o artigo 4.º, nos cinco anos a contar de 10 de setembro de 2009.

Uma Parte pode reduzir ou alargar, por um máximo de dois anos, os períodos referidos nas alíneas a) ou b).

3. Os condutores que tiverem completado a primeira formação contínua referida no n.º 2 do presente artigo devem seguir uma formação contínua de cinco em cinco anos antes do fim do período de validade do CAP comprovativo da formação contínua.
4. Os titulares de um CAP referido no artigo 6.º ou do CAP referido no n.º 1 do presente artigo, bem como os condutores referidos no artigo 4.º que tenham deixado de exercer a profissão e que não respondam às exigências dos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo, devem seguir uma formação contínua antes de retomar o exercício da profissão.

5. Os condutores que efetuem transportes rodoviários de mercadorias e tenham seguido uma formação contínua para uma das categorias de carta de condução previstas no artigo 5.º, n.º 2, não são obrigados a seguir uma formação contínua para as outras categorias de veículos previstas nesse número.

ARTIGO 9.º

Garantia do cumprimento

As autoridades competentes de uma Parte devem apor diretamente na carta de condução (licença), além das categorias de cartas de condução correspondentes, um sinal distintivo que ateste a posse de um CAP, indicando o prazo de validade, ou introduzir uma carta especial de qualificação de condutor a elaborar em conformidade com o modelo reproduzido no apêndice 27-B-1-2. Pode ser aceite outro modelo desde que seja reconhecido como equivalente pelo Comité Especializado da Economia e do Comércio. A carta de qualificação de condutor, ou outro documento equivalente referido acima, emitido pelas autoridades competentes de uma Parte, deve ser reconhecida pela outra Parte para efeitos da presente secção.

Os condutores devem poder apresentar, a pedido dos agentes encarregados do controlo, uma carta de condução (licença) ou uma carta especial de qualificação de condutor, ou documento equivalente, com o sinal distintivo que confirma a posse de um CAP.

EXIGÊNCIAS MÍNIMAS PARA A QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO

Para garantir que as regras que regem o transporte rodoviário de mercadorias abrangidas pelos artigos 276.º e 277.º do presente Acordo são tão harmonizadas quanto possível, os requisitos mínimos de qualificação e formação do condutor, bem como a aprovação dos centros de formação, são definidos nas secções 1 a 5 do presente apêndice. Pode ser aceite outro currículo de qualificação ou formação desde que seja considerado equivalente pelo Comité Especializado da Economia e do Comércio.

SECÇÃO 1

LISTA DAS MATÉRIAS

Os conhecimentos a ter em consideração para a comprovação da qualificação inicial e da formação contínua do condutor pelas Partes devem versar pelo menos sobre as matérias referidas na presente lista. Os candidatos a condutores devem atingir o nível de conhecimentos e de aptidões práticas necessário para conduzir com toda a segurança veículos da categoria em causa da carta de condução. O nível mínimo de conhecimentos não pode ser inferior ao nível atingido durante a escolaridade obrigatória, completado por formação profissional.

1. Aperfeiçoamento para uma condução racional baseada nas regras de segurança

1.1. Objetivo: conhecer as características da cadeia cinemática para otimizar a respetiva utilização.

curvas de binário, de potência, de consumo específico de um motor, zona de utilização ótima do conta-rotações, diagramas de sobreposição das relações das caixas de velocidade.

- 1.2. Objetivo: conhecer as características técnicas e o funcionamento dos órgãos de segurança a fim de dominar o veículo, de minimizar a sua usura e de prevenir os seus disfuncionamentos:

limites da utilização dos travões e dos retardadores, utilização combinada dos travões e do retardador, procura do melhor compromisso entre a velocidade e a relação de caixa, utilização da inércia do veículo, utilização dos meios de desaceleração e de travagem nas descidas, atitude a adotar em caso de falha, utilização de dispositivos eletrónicos e mecânicos, como por exemplo o sistema de controlo ativo de guinada (ESP), os sistemas avançados de travagem de emergência (AEBS), o sistema de travagem antibloqueio (ABS), os sistemas de controlo de tração (TCS) e os sistemas de monitorização do veículo (IVMS) e outros equipamentos, de utilização homologada, para assistência ao condutor ou de automatização.

- 1.3. Objetivo: ser capaz de otimizar o consumo de combustível:

otimização do consumo de combustível através da aplicação das competências correspondentes aos pontos 1.1 e 1.2, importância da antecipação do fluxo de tráfego, da distância adequada em relação a outros veículos e da utilização da inércia do veículo, velocidade controlada, estilo de condução fluida e pressão dos pneus adequada, e familiaridade com os sistemas de transporte inteligentes que melhoram a eficiência da condução e prestam assistência na planificação de trajetos.

1.4. Objetivo: ser capaz de antecipar, de avaliar e de se adaptar aos riscos do tráfego:

estar consciente e adaptar-se a diferentes condições da via, do tráfego e meteorológicas, antecipar os acontecimentos; compreender como preparar e planear uma deslocação na presença de condições meteorológicas excecionais; estar familiarizado com a utilização do equipamento de segurança associado e perceber em que momento é necessário adiar ou cancelar uma deslocação em virtude de condições meteorológicas extremas; adaptar-se aos riscos do tráfego, nomeadamente manobras perigosas no tráfego ou distração durante a condução (causada pela utilização de dispositivos eletrónicos, por comer, por beber, etc.); reconhecer e adaptar-se a situações perigosas e ser capaz de lidar com o *stress* delas resultante, nomeadamente relacionado com a dimensão e a massa dos veículos e com os utentes vulneráveis da estrada, tais como peões, ciclistas e condutores de veículos a motor de duas rodas;

identificar possíveis situações perigosas e interpretar corretamente de que modo elas podem transformar-se em situações em que já não é possível evitar o acidente, e selecionar e implementar medidas que aumentem as margens de segurança para um nível em que um acidente ainda possa ser evitado no caso de os potenciais perigos ocorrerem.

1.5. Objetivo: ser capaz de assegurar uma carga, respeitando as instruções de segurança e a boa utilização do veículo:

forças aplicadas aos veículos em movimento, utilização das relações da caixa de velocidades em função da carga do veículo e do perfil da estrada, utilização de sistemas de transmissão automática, cálculo da carga útil de um veículo ou de um conjunto, cálculo do volume útil, repartição da carga, consequências de sobrecarga nos eixos, estabilidade do veículo e centro de gravidade, tipos de embalagens e suportes para a carga;

principais categorias de mercadorias que necessitam de acondicionamento, técnicas de colocação de calços e acondicionamento, utilização de precintas de acondicionamento, verificação dos dispositivos de acondicionamento, utilização dos meios de manutenção, colocação e retirada dos toldos.

2. Aplicação das regulamentações

2.1. Objetivo: conhecer o ambiente social do transporte rodoviário e a sua regulamentação:

períodos máximos de trabalho específicos ao setor dos transportes; princípios, aplicação e consequências das regras relativas aos tempos de condução e aos períodos de repouso e das relacionadas com o tacógrafo; sanções em caso de não utilização, má utilização ou manipulação do tacógrafo; conhecimento do ambiente social do transporte rodoviário: direitos e obrigações dos condutores em matéria de qualificação inicial e de formação contínua.

2.2. Objetivo: conhecer a regulamentação relativa ao transporte de mercadorias:

títulos para o exercício da atividade de transporte, documentos de bordo, proibições de circular em determinadas vias, taxas rodoviárias, obrigações dos contratos-modelo de transporte de mercadorias, redação dos documentos que constituem o contrato de transporte, autorizações de transporte internacional, obrigações da Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada (CMR), assinada em Genebra em 19 de maio de 1956, redação da declaração de expedição, passagem das fronteiras, transitários, documentos especiais de acompanhamento da mercadoria.

3. Saúde, segurança rodoviária e segurança ambiental, serviço, logística

3.1. Objetivo: ficar sensibilizado para os riscos da estrada e os acidentes de trabalho:

tipologia dos acidentes de trabalho no setor dos transportes, estatísticas dos acidentes rodoviários, envolvimento dos veículos pesados/autocarros, consequências em termos humanos, materiais e financeiros.

3.2. Objetivo: ser capaz de prevenir a criminalidade e o tráfico de clandestinos:

informações gerais, consequências para os condutores, medidas de prevenção, lista de controlo das verificações, legislação relativa à responsabilidade das transportadoras.

3.3. Objetivo: ser capaz de prevenir os riscos físicos:

princípios de ergonomia: gestos e posturas de risco, condição física, exercícios de manutenção, proteções individuais.

3.4. Objetivo: estar consciente da importância da aptidão física e mental:

princípios de uma alimentação saudável e equilibrada, efeitos do álcool, dos medicamentos e de outras substâncias suscetíveis de alterar o comportamento, sintomas, causas, efeitos da fadiga e do *stress*, papel fundamental do ciclo de base atividade/repouso.

3.5. Objetivo: estar apto a avaliar situações de emergência:

comportamento em situação de emergência: avaliar a situação, evitar o agravamento do acidente, prevenir os socorros, socorrer os feridos e aplicar os primeiros cuidados, reação em caso de incêndio, evacuação dos ocupantes do pesado, reações em caso de agressão; princípios de base da declaração amigável.

3.6. Objetivo: poder adotar comportamentos que contribuam para a valorização da imagem de marca de uma empresa de serviços:

atitudes do condutor e imagem de marca: importância da qualidade da prestação do condutor para a empresa, diferentes papéis do condutor, diferentes interlocutores do condutor, manutenção do veículo, organização do trabalho, consequências de um litígio nos planos comercial e financeiro.

3.7. Objetivo: conhecer o contexto económico do transporte rodoviário de mercadorias e a organização do mercado:

o transporte rodoviário em relação aos outros modos de transporte (concorrência, carregadores), diferentes atividades do transporte rodoviário (transportes por conta de outrem, por conta própria, atividades auxiliares do transporte), organização dos principais tipos de empresas de transportes ou das atividades auxiliares dos transportes, diferentes especializações do transporte (camiões-cisterna, temperatura controlada, mercadorias perigosas, transporte de animais, etc.), evolução dos setores (diversificação das prestações oferecidas, transporte ferroviário – transporte rodoviário, subcontratação, etc.).

SECÇÃO 2

QUALIFICAÇÃO INICIAL OBRIGATÓRIA PREVISTA NA PARTE B, SECÇÃO 1, ARTIGO 3.º, N.º 1, ALÍNEA A) DO PRESENTE ANEXO

Uma Parte pode contabilizar outras formações específicas relacionadas com o transporte rodoviário de mercadorias, exigidas por força da sua legislação no âmbito da formação prevista na presente secção e na secção 3 do presente apêndice.

2.1. Opção que inclui simultaneamente a frequência de cursos e um exame

A qualificação inicial comporta o ensino de todas as matérias incluídas na lista constante da secção 1 do presente apêndice. A duração da qualificação inicial é de 280 horas.

Cada candidato a motorista deve efetuar pelo menos 20 horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame.

Durante a condução individual, o candidato a motorista é acompanhado por um instrutor, empregado por um centro de formação reconhecido. Cada candidato a motorista pode efetuar, no máximo, oito horas das 20 horas de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite, assim como a aptidão para otimizar o consumo de combustível.

Uma Parte e, no caso da União, um Estado-Membro podem autorizar que uma parte da formação seja ministrada pelo centro de formação reconhecido, através de ferramentas das TIC, tais como a aprendizagem eletrónica, sem deixar de assegurar que a elevada qualidade e a eficácia da formação sejam mantidas, e selecionando os temas para os quais a utilização de ferramentas das TIC é mais eficaz. Nesse caso, é necessária uma identificação fiável do utilizador, assim como meios de controlo adequados.

Para os condutores referidos na Parte B, secção 1, artigo 5.º, n.º 4, a duração da qualificação inicial é de 70 horas, cinco das quais de condução individual.

No final dessa formação, as autoridades competentes das Partes ou a entidade por elas designada submetem o condutor a um exame escrito ou oral. Esse exame inclui pelo menos uma questão por objetivo referido na lista das matérias que consta da secção 1 do presente apêndice.

2.2. Opção que inclui exames

As autoridades competentes nas Partes ou a entidade por elas designada organizarão os exames, teórico e prático, acima referidos para verificar se os candidatos a motorista possuem o nível de conhecimentos exigido na secção 1 do presente apêndice, no que se refere a todos os objetivos e às matérias aí indicadas.

- a) O exame teórico é composto, no mínimo, por duas provas:
 - i) perguntas que incluem perguntas de resposta múltipla, ou perguntas de resposta direta, ou uma combinação dos dois sistemas, e

- ii) estudo de casos.

A duração do exame teórico é de pelo menos quatro horas.

- b) O exame prático é composto por duas provas:

- i) uma prova de condução destinada a avaliar o aperfeiçoamento na condução racional baseada nas regras de segurança. Esta prova terá lugar, se possível, em estradas situadas fora das aglomerações, em vias rápidas e em autoestradas (ou similares), bem como em todos os tipos de vias urbanas, devendo estas apresentar os diferentes tipos de dificuldades que um condutor é suscetível de encontrar. É desejável que a prova se possa desenrolar em diferentes condições de densidade do trânsito. O tempo de condução na estrada deve ser utilizado de forma ótima a fim de avaliar o candidato em todas as zonas de circulação suscetíveis de serem encontradas. A duração mínima desta prova é de 90 minutos,
- ii) uma prova prática versando pelo menos sobre os pontos 1.5, 3.2, 3.3 e 3.5 da secção 1 do presente apêndice.

A duração mínima desta prova é de 30 minutos.

O veículo utilizado durante o exame prático satisfaz no mínimo os critérios dos veículos de exame.

O exame prático pode ser completado por uma terceira prova efetuada num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite.

A duração desta prova opcional não é fixa. No caso de o condutor efetuar esta prova, a sua duração poderia ser deduzida da duração de 90 minutos da prova de condução referida na subalínea i), não podendo tal redução exceder um máximo de 30 minutos.

Para os condutores referidos na parte B, secção 1, artigo 5.º, n.º 4, o exame teórico é limitado às matérias, previstas na secção 1 do presente apêndice, respeitantes aos veículos sobre os quais versa a nova qualificação inicial. Esses condutores são no entanto obrigados a efetuar o exame prático integral.

SECÇÃO 3

QUALIFICAÇÃO INICIAL ACELERADA

PREVISTA NO PRESENTE ANEXO, PARTE B, SECÇÃO 1,
ARTIGO 3.º, N.º 2,

A qualificação inicial acelerada comporta o ensino de todas as matérias incluídas na lista constante da secção 1 do presente apêndice. A duração é de 140 horas.

Cada candidato a motorista deve efetuar pelo menos dez horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame.

Durante a condução individual, o candidato a motorista é acompanhado por um instrutor, empregado por um centro de formação reconhecido. Cada candidato a motorista pode efetuar, no máximo, quatro horas das dez horas de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite, assim como a aptidão para otimizar o consumo de combustível.

As disposições da secção 2, ponto 2.1, quarto parágrafo, do presente apêndice aplicam-se igualmente à qualificação inicial acelerada.

Para os condutores referidos na Parte B, secção 1, artigo 5.º, n.º 4, a duração da qualificação inicial acelerada é de 35 horas, duas e meia das quais de condução individual.

No final dessa formação, as autoridades competentes das Partes ou a entidade por elas designada submetem o condutor a um exame escrito ou oral. Esse exame inclui pelo menos uma questão por objetivo referido na lista das matérias que consta da secção 1 do presente apêndice.

Uma Parte pode contabilizar outras formações específicas relacionadas com o transporte rodoviário de mercadorias, exigidas por força da sua legislação no âmbito da formação prevista na presente secção.

SECÇÃO 4

FORMAÇÃO CONTÍNUA OBRIGATÓRIA PREVISTA NO PRESENTE ANEXO, PARTE B, SECÇÃO 1, ARTIGO 3.º, N.º 1, ALÍNEA B)

São organizados cursos de formação contínua obrigatória por um centro de formação reconhecido. A sua duração é de 35 horas de cinco em cinco anos, lecionadas por períodos de pelo menos sete horas, que podem ser repartidos por dois dias consecutivos. Em caso de recurso à aprendizagem eletrónica, o centro de formação reconhecido deve assegurar a manutenção da devida qualidade da formação, inclusive selecionando os temas para os quais a utilização das TIC é mais eficaz. As Partes exigem, em particular, uma identificação fiável do utilizador e meios de controlo adequados. A duração máxima da formação eletrónica é de 12 horas. Pelo menos um dos períodos do curso de formação deve abranger uma matéria relacionada com segurança rodoviária. O teor da formação deve ter em conta as necessidades de formação específicas das operações de transportes efetuadas pelo condutor e a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes, bem como, tanto quanto possível, as necessidades específicas do condutor em matéria de formação. Durante as 35 horas, deverão ser abordadas diferentes matérias, incluindo a repetição de conteúdos da formação, caso se verifique que o condutor precisa de medidas de apoio específicas.

Uma Parte e, no caso da União, um Estado-Membro pode contabilizar outras formações específicas relacionadas com o transporte rodoviário de mercadorias, exigidas por força da sua legislação no âmbito da formação prevista na presente secção.

SECÇÃO 5

RECONHECIMENTO DA QUALIFICAÇÃO INICIAL E DA FORMAÇÃO CONTÍNUA

- 5.1. Os centros de formação que intervêm na qualificação inicial e na formação contínua devem ser reconhecidos pelas autoridades competentes das Partes. Este reconhecimento só será concedido mediante pedido escrito. O pedido deve ser acompanhado de documentos que incluam:
- 5.1.1. um programa de qualificação e de formação adequado especificando as matérias ensinadas e indicando o plano de execução e os métodos de ensino previstos,
 - 5.1.2. as qualificações e domínios de atividade dos formadores,
 - 5.1.3. informações sobre os locais onde se realizam os cursos, os materiais pedagógicos, os meios postos à disposição para os trabalhos práticos, o parque de veículos utilizado, e
 - 5.1.4. condições de participação nos cursos (número de participantes).
- 5.2. A autoridade competente deve conceder o reconhecimento por escrito e sob reserva das seguintes condições:
- 5.2.1. a formação deve ser ministrada em conformidade com os documentos que acompanham o pedido,

- 5.2.2. a possibilidade de enviar pessoas autorizadas para assistirem aos cursos de formação e de dispor de um direito de controlo dos centros reconhecidos relativamente aos meios utilizados e ao correto desenrolar das formações e dos exames, e
- 5.2.3. o reconhecimento pode ser retirado ou suspenso se não forem satisfeitas as condições de reconhecimento.

O centro reconhecido deve garantir que os instrutores conheçam bem as mais recentes regulamentações e orientações de formação. No âmbito de um processo de seleção específico, os instrutores devem demonstrar possuir conhecimentos didáticos e pedagógicos. No que se refere à parte prática da formação, os instrutores devem demonstrar possuir uma experiência enquanto condutores profissionais ou uma experiência de condução análoga, tal como a de instrutores de condução de veículos pesados.

O programa de ensino deve ser estabelecido em conformidade com o reconhecimento, com base nas matérias referidas na lista da secção 1.

MODELO DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE CONDUTOR
A QUE SE REFERE A PARTE B, SECÇÃO 1, ARTIGO 9.º, DO PRESENTE ANEXO

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)

6. PHOTO

1.

2.

3.

4a.

4b.

4c.

(4d.)

5a.

5b.

7.

(8.)

9.

Side 2

11.

1. Surname

2. First name

3. Date and place of birth

4a. Date of issue

4b. Administrative expiry date

4c. Issued by

5a. Licence No

5b. Serial No

10. Union code¹

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

¹ If applicable

SECÇÃO 2

TEMPOS DE CONDUÇÃO, PAUSAS E PERÍODOS DE REPOUSO

ARTIGO 1.º

Âmbito de aplicação

1. A presente secção estabelece as regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os condutores a que se refere o artigo 280.º, alínea b), do presente Acordo que efetuem as deslocações a que se referem os artigos 276.º e 277.º do presente Acordo.
2. Sempre que um condutor efetue uma deslocação a que se refere o artigo 276.º ou 277.º do presente Acordo, as regras da presente secção aplicam-se a qualquer operação de transporte rodoviário efetuada por esse condutor.
3. A presente secção aplica-se:
 - a) Nos casos em que a massa máxima autorizada dos veículos, incluindo reboques ou semirreboques, é superior a 3,5 toneladas; ou
 - b) A partir de 1 de julho de 2026, nos casos em que a massa máxima autorizada dos veículos, incluindo reboques ou semirreboques, é superior a 2,5 toneladas.

4. A presente secção não se aplica ao transporte por:

a) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas utilizados para:

i) transportar materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão, ou

ii) para a entrega de produtos fabricados de forma artesanal,

apenas num raio de 100 km a partir da base da empresa e na condição de a condução do veículo não constituir a atividade principal do condutor nem que o transporte seja efetuado por conta de outrem;

b) Veículos cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 40 km/h;

c) Veículos que sejam propriedade das forças armadas, da proteção civil, dos bombeiros ou das forças policiais ou alugados sem condutor por estes serviços, quando o transporte for efetuado em resultado das funções atribuídas a estes serviços e estiver sob o controlo destes;

d) Veículos utilizados em situações de emergência ou operações de salvamento;

e) Veículos especializados afetos a serviços médicos;

f) Veículos especializados de pronto-socorro circulando num raio de 100 km a partir do local de afetação;

g) Veículos que estejam a ser submetidos a ensaios rodoviários para fins de aperfeiçoamento técnico, reparação ou manutenção, e veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;

- h) Veículos com massa máxima autorizada que exceda 2,5 toneladas mas não exceda 3,5 toneladas, incluindo reboques ou semirreboques, utilizados para o transporte de mercadorias, em que o transporte não é efetuado por conta de outrem mas por conta da empresa ou do condutor, se a condução não constituir a atividade principal da pessoa que conduz o veículo; ou
- i) Veículos comerciais com estatuto histórico de acordo com a legislação do Estado-Membro em que são conduzidos, que sejam utilizados para o transporte não comercial de mercadorias.

ARTIGO 2.º

Definições

Para efeitos da presente secção, entende-se por:

- a) «Transporte rodoviário», qualquer deslocação de um veículo efetuada total ou parcialmente por estradas abertas ao público, em vazio ou em carga;
- b) «Pausa», período durante o qual o condutor não pode efetuar nenhum trabalho de condução ou outro e que é exclusivamente utilizado para recuperação;
- c) «Outro trabalho», todas as atividades definidas como tempo de trabalho na Parte B, secção 3, artigo 2.º, n.º 1, alínea a), com exceção da «condução», bem como qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do setor dos transportes;

- d) «Repouso», período ininterrupto durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo;
- e) «Período de repouso diário», período diário durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo e que compreende um «período de repouso diário regular» ou um «período de descanso diário reduzido»:
 - i) o «período de repouso diário» é constituído por um período de repouso de pelo menos 11 horas, que pode ser gozado em duas fases, a primeira das quais deve ser um período ininterrupto mínimo de três horas e a segunda um período ininterrupto mínimo de nove horas; e
 - ii) «período de repouso diário reduzido», período de descanso de, pelo menos, 9 horas, mas menos de 11 horas;
- f) «Período de repouso semanal», período semanal durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo e que compreende um «período de descanso semanal regular» ou um «período de descanso semanal reduzido»:
 - i) «período de repouso semanal regular», período de repouso de, pelo menos, 45 horas; e
 - ii) «período de repouso semanal reduzido», período de repouso de menos de 45 horas, que pode, nas condições previstas no artigo 6.º, n.ºs 6 e 7, ser reduzido para um mínimo de 24 horas consecutivas;
- g) «Semana», período entre as 00h00 de segunda-feira e as 24h00 de domingo;

- h) «Tempo de condução»: tempo de condução registado:
- i) automática ou semiautomaticamente pelo tacógrafo, tal como definido na parte B, secção 4, artigo 2.º, n.º 2, alíneas e), f), g) e h); ou
 - ii) manualmente, como exigido na parte B, secção 4, artigo 9.º, n.º 2, e artigo 11.º, do presente anexo;
- i) «Tempo diário de condução», total acumulado dos períodos de condução entre o final de um período de descanso diário e o início do período de repouso diário seguinte ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal;
- j) «Tempo semanal de condução», total acumulado dos períodos de condução durante uma semana;
- k) «Peso bruto autorizado», peso bruto autorizado do veículo carregado, em ordem de marcha;
- l) «Tripulação múltipla», a situação que se verifica quando, durante qualquer período de condução efetuado entre dois períodos consecutivos de repouso diário ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal, há pelo menos dois condutores no veículo para conduzir, sendo a presença de outro ou outros condutores facultativa durante a primeira hora de tripulação múltipla, mas obrigatória no resto do período;
- m) «Período de condução»: o período de condução acumulado a partir do momento em que o condutor começa a conduzir após um período de repouso ou uma pausa, até gozar um período de repouso ou uma pausa; o período de condução pode ser contínuo ou não.

ARTIGO 3.º

Requisitos aplicáveis aos ajudantes de condutores

A idade mínima dos ajudantes de condutor é de 18 anos completos. Contudo, cada Parte e, no caso da União, os Estados-Membros podem reduzir a idade mínima dos ajudantes de condutor para 16 anos, desde que essa redução se destine à formação profissional e esteja em conformidade com os limites impostos pelo Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, e, no caso da União, com as regras nacionais do Estado-Membro em matéria de emprego.

ARTIGO 4.º

Tempos de condução

1. O tempo diário de condução não deve exceder 9 horas.

No entanto, não mais de duas vezes por semana, o tempo diário de condução pode ser alargado até um máximo de dez horas.

2. O tempo semanal de condução não pode exceder 56 horas e não pode implicar que seja excedido o tempo de trabalho semanal máximo de 60 horas.

3. O tempo de condução total acumulado por cada período de duas semanas consecutivas não deve exceder 90 horas.

4. Os tempos de condução diários e semanais devem incluir a totalidade dos tempos de condução no território das Partes.

5. O condutor regista como «outro trabalho» qualquer tempo descrito no artigo 2.º, alínea c), da presente secção, bem como qualquer tempo passado a conduzir um veículo utilizado para operações comerciais em que o condutor não é obrigado a registar o tempo de condução, e regista ainda todos os tempos de disponibilidade, na aceção da parte B, secção 3, artigo 2.º, ponto 2, em conformidade com a parte B, secção 4, artigo 6.º, n.º 5, alínea b), subalínea iii). O registo é feito manualmente numa folha de registo, através de um impresso ou utilizando as possibilidades de introdução manual de dados no aparelho de controlo.

ARTIGO 5.º

Pausas

Após um período de condução de quatro horas e meia, o condutor gozará uma pausa ininterrupta de pelo menos 45 minutos, a não ser que goze um período de repouso.

Essa pausa pode ser substituída por uma pausa de pelo menos 15 minutos seguida de uma pausa de pelo menos 30 minutos repartidos pelo período de modo a dar cumprimento ao disposto no primeiro parágrafo.

O condutor de um veículo com tripulação múltipla pode efetuar uma pausa de 45 minutos num veículo conduzido por outro condutor desde que o condutor que goza a pausa não seja envolvido na prestação de assistência ao condutor que conduz o veículo.

ARTIGO 6.º

Repouso

1. O condutor deve gozar períodos de repouso diários e semanais.
2. O condutor deve gozar um novo período de repouso diário dentro de cada período de 24 horas após o final do período de repouso diário ou semanal precedente.

Se a parte do período de repouso diário abrangida pelo período de 24 horas tiver pelo menos nove horas mas menos de 11 horas, o período de repouso diário em questão será considerado como um período de repouso diário reduzido.

3. O período de repouso diário pode ser alargado para perfazer um período de repouso semanal regular ou um período de repouso semanal reduzido.
4. O condutor pode fazer, no máximo, três períodos de repouso diário reduzido entre cada dois períodos de repouso semanal.
5. Não obstante o disposto no n.º 2, o condutor de um veículo com tripulação múltipla deve gozar um novo período de repouso diário de pelo menos nove horas nas 30 horas que se sigam ao termo de um período de repouso diário ou semanal.
6. Em cada período de duas semanas consecutivas, o condutor goza pelo menos:
 - a) De dois períodos de repouso semanal regular; ou

- b) De um período de repouso semanal regular e de um período de descanso semanal reduzido de pelo menos 24 horas.

O período de repouso semanal começa o mais tardar no fim de seis períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior.

7. Não obstante o disposto no n.º 6, um condutor que efetue operações de transporte internacional de mercadorias pode, fora do território da Parte do transportador rodoviário de mercadorias ou, no caso dos condutores dos transportadores rodoviários de mercadorias da União, fora do território do Estado-Membro do transportador rodoviário de mercadorias, gozar dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos, desde que, em cada período de quatro semanas consecutivas, o condutor goze pelo menos quatro períodos de repouso semanal, dos quais pelo menos dois sejam períodos de repouso semanal regular.

Para efeitos do presente número, considera-se que um condutor efetua operações de transporte internacional se os dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos do condutor tiverem início fora do território da Parte do transportador rodoviário de mercadorias e do local de residência do condutor ou, no caso da União, fora do território do Estado-Membro do transportador rodoviário de mercadorias e do país de residência do condutor.

Qualquer diminuição do período de repouso semanal é compensada mediante um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.

Caso o condutor goze dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos nos termos do terceiro parágrafo, o período de repouso semanal subsequente é precedido de um período de descanso gozado a título de compensação por esses dois períodos de repouso semanal reduzido.

8. Qualquer período de repouso gozado a título de compensação de um período de repouso semanal reduzido deve ser ligado a outro período de repouso de, pelo menos, nove horas.

9. Os períodos de repouso semanal regular e quaisquer períodos de repouso semanal de duração superior a 45 horas gozados a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido anterior não podem ser gozados num veículo, Os referidos períodos de repouso devem ser gozados num alojamento apropriado e adequado do ponto de vista do género, com instalações de dormida e sanitárias adequadas.

Os custos de alojamento fora do veículo ficam a cargo do empregador.

10. As empresas de transporte organizam o trabalho dos condutores de modo a que estes possam regressar ao centro operacional do empregador onde o condutor está normalmente baseado e onde iniciam o seu período de repouso semanal regular, em Gibraltar, e, no caso da União, no Estado-Membro onde o empregador está normalmente baseado, ou ao local de residência do condutor em cada período de quatro semanas consecutivas, a fim de passar, pelo menos, um período de repouso semanal regular ou um período de descanso semanal superior a 45 horas a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido.

Todavia, caso o condutor goze dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos nos termos do n.º 7, a empresa de transporte organiza o trabalho do condutor de modo a que este possa regressar antes do início do período de repouso semanal regular superior a 45 horas a título de compensação.

A empresa documenta a forma como cumpre essa obrigação e conserva a documentação nas suas instalações a fim de a apresentar a pedido das autoridades de controlo.

11. Um período de repouso semanal que recaia sobre duas semanas pode ser contabilizado em qualquer uma delas, mas não em ambas.

12. Em derrogação, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador (*ferry*) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular ou um período de repouso semanal reduzido, esse período pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras atividades que, no total, não ultrapassem uma hora. Durante o referido período de repouso diário regular ou período de repouso semanal reduzido, o condutor deve ter acesso a uma cabina-dormitório, uma cama ou um beliche.

No que diz respeito aos períodos de repouso semanal regular, essa derrogação só é aplicável às viagens de *ferry* ou de comboio caso:

- a) A deslocação tenha uma duração prevista de oito horas ou mais; e
- b) O condutor disponha de uma cabina-dormitório no *ferry* ou no comboio.

13. O tempo gasto pelo condutor para se deslocar até um local para assumir o controlo de um veículo abrangido pelo âmbito de aplicação da presente secção, ou para regressar desse local, caso o veículo não esteja junto à residência do condutor nem junto ao centro operacional do empregador onde o condutor está normalmente baseado, não pode ser contado como repouso nem como pausa, exceto se o condutor se encontrar num transbordador (*ferry*) ou num comboio e tenha acesso a uma cabina-dormitório, uma cama ou um beliche.

14. O tempo gasto por um condutor que viaje como condutor de um veículo não abrangido pela presente secção para se deslocar para ou de um veículo abrangido pela presente secção que não esteja junto à residência do condutor ou junto à empresa onde o condutor está normalmente baseado será contado como «outro trabalho».

ARTIGO 7.º

Responsabilidade dos transportadores rodoviários de mercadorias

1. Os transportadores rodoviários de mercadorias de uma Parte estão proibidos de remunerar os condutores assalariados, mesmo sob a forma de concessão de prémios ou de suplementos de salário, em função das distâncias percorridas, da rapidez da entrega e/ou do volume das mercadorias transportadas, se essa remuneração for suscetível de comprometer a segurança rodoviária e/ou de favorecer a violação da presente secção.
2. Os transportadores rodoviários de mercadorias de uma Parte organizam as operações de transporte rodoviário e dão instruções adequadas à tripulação para que esta possa cumprir o disposto na presente secção.
3. Os transportadores rodoviários de mercadorias de uma Parte são responsáveis pelas infrações cometidas pelos seus condutores, mesmo quando a infração é cometida no território da outra Parte.

Sem prejuízo do direito que lhes assiste de responsabilizarem plenamente os transportadores rodoviários de mercadorias, as Partes podem tornar esta responsabilidade dependente da infração aos n.ºs 1 e 2 por parte do transportador. As Partes podem tomar em consideração quaisquer provas suscetíveis de demonstrar que não existem motivos fundados para imputar ao transportador rodoviário de mercadorias a responsabilidade pela infração cometida.

4. Os transportadores rodoviários de mercadorias, os expedidores, agentes transitários, contratantes principais, subcontratantes e agências de emprego de condutores garantirão que os calendários aprovados contratualmente em matéria de tempo de transporte obedecem à presente secção.

5. Os transportadores rodoviários de mercadorias que utilizem veículos equipados com um aparelho de controlo que cumpra o disposto na parte B, secção 4, artigo 2.º, alíneas f), g) ou h), e que sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente secção devem:

- i) garantir que todos os dados são descarregados da unidade instalada no veículo e do cartão de condutor com a regularidade prevista pela Parte e que os dados pertinentes são descarregados com maior frequência, por forma a assegurar que são descarregados todos os dados relativos às atividades por ou para eles realizadas, e
- ii) garantir que todos os dados descarregados da unidade instalada no veículo e do cartão de condutor são conservados durante pelo menos 12 meses após o registo e, caso um agente encarregado do controlo o exija, são acessíveis, diretamente ou à distância, a partir das suas instalações.

Para efeitos do presente número, «descarregamento» deve ser interpretado de acordo com a definição constante da parte C, secção 2, artigo 2.º, n.º 2, alínea g).

O período máximo durante o qual os dados em causa devem ser descarregados por força da subalínea i) do presente número é de 90 dias no caso dos dados da unidade instalada no veículo e de 28 dias no respeitante aos dados do cartão de condutor.

ARTIGO 8.º

Exceções

1. Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e com o objetivo de atingir um ponto de paragem adequado, o condutor pode não observar o disposto nos artigos 4.º, 5.º e 6.º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga. O condutor deve mencionar manualmente na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço, o mais tardar à chegada ao ponto de paragem adequado, o motivo de tal inobservância.

2. Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, em circunstâncias excecionais, o condutor pode também não observar o disposto no artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 6.º, n.º 2, e exceder, no máximo, até uma hora o tempo de condução diário e semanal para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de descanso semanal.

Nas mesmas condições, o condutor pode exceder, no máximo, até duas horas o tempo de condução diário e semanal, desde que tenha gozado uma pausa ininterrupta de 30 minutos imediatamente antes do período de condução suplementar necessário para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de descanso semanal regular.

O condutor insere manualmente o motivo de tal inobservância na folha de registo do aparelho de controlo, ou numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo da escala de serviço, o mais tardar à chegada ao destino ou ao ponto de paragem adequado.

Qualquer período que ultrapasse o tempo de condução é compensado mediante um período de repouso equivalente, gozado em conjunto com outro período de repouso, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.

3. Desde que a segurança rodoviária não fique comprometida, cada Parte e, no caso da União, um Estado-Membro, pode conceder derrogações dos artigos 3.º a 6.º e sujeitar essas derrogações a condições específicas no seu próprio território ou, com o acordo da outra Parte, no território da outra Parte, aplicáveis ao transporte pelo seguinte:

- a) Veículos propriedade de entidades públicas ou por elas alugados sem condutor, para serviços de transporte rodoviário que não concorram com operadores privados de serviços de transporte em autocarro;
- b) Veículos utilizados ou alugados sem condutor por empresas agrícolas, hortícolas, florestais, pecuárias ou de pesca, para o transporte de mercadorias, como parte da sua própria atividade empresarial, num raio máximo de 100 quilómetros a partir da base da empresa;
- c) Tratores agrícolas e florestais utilizados em atividades agrícolas e florestais, num raio máximo de 100 quilómetros a partir da base da empresa que detém o veículo em regime de propriedade, aluguer ou locação;
- d) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados por prestadores de serviços universais como parte do serviço universal. Estes veículos apenas poderão ser usados num raio de 100 km a partir da base da empresa e na condição de a atividade principal do condutor não ser a condução dos veículos;
- e) Veículos que circulem exclusivamente em ilhas, cuja superfície não ultrapassa os 2 300 quilómetros quadrados e que não comunicam com o restante território nacional por uma ponte, por um vau ou um túnel, abertos à circulação automóvel;

- f) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a gás natural ou liquefeito ou a eletricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semirreboques, não exceda 7,5 toneladas, utilizados num raio de 100 km a partir da base da empresa;
- g) Veículos afetos aos serviços de esgotos, de proteção contra inundações, de manutenção de instalações de fornecimento de água, gás e eletricidade, de manutenção e controlo da rede viária, de recolha e tratamento de lixo doméstico porta a porta, de telégrafo e telefone, de radiodifusão e teledifusão e de deteção de postos emissores ou recetores de rádio ou de televisão;
- h) Veículos especializados que transportem material de circo ou de feira de diversões;
- i) Veículos especialmente equipados para projetos móveis, cujo objetivo principal seja a utilização para fins educativos quando estacionados;
- j) Veículos utilizados na recolha de leite nas quintas e/ou na devolução às quintas de contentores para leite ou laticínios destinados à alimentação do gado;
- k) Veículos especiais utilizados no transporte de fundos e/ou valores;
- l) Veículos utilizados para o transporte de desperdícios ou carcaças de animais não destinados ao consumo humano;
- m) Veículos utilizados exclusivamente nas redes viárias existentes no interior de instalações como, por exemplo, portos, interfaces e terminais ferroviários;

- n) Veículos utilizados para o transporte de animais vivos de explorações agrícolas para os mercados locais e vice-versa, ou dos mercados para os matadouros locais num raio de 100 km, no máximo;
- o) Veículos ou conjuntos de veículos utilizados para transportar maquinaria de construção para uma empresa de construção num raio de, no máximo, 100 km a partir da base da empresa, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do condutor; e
- p) Veículos utilizados para a entrega de betão pronto.

4. Desde que tal não comprometa as condições de trabalho dos condutores e a segurança rodoviária e que sejam respeitados os limites estabelecidos na parte B, secção 3, artigo 3.º, uma Parte e, no caso da União, um Estado-Membro, podem conceder derrogações temporárias da aplicação dos artigos 4.º, 5.º e 6.º da presente secção para as operações de transporte efetuadas em circunstâncias excecionais, em conformidade com o procedimento aplicável na Parte.

As derrogações temporárias devem ser devidamente fundamentadas e imediatamente notificadas à outra Parte. O Comité Especializado da Economia e do Comércio especificará as modalidades dessa notificação. Cada Parte publica imediatamente essas informações num sítio Web público e garante que as suas medidas de aplicação têm em conta a exceção concedida pela outra Parte.

SECÇÃO 3

TEMPO DE TRABALHO DOS TRABALHADORES MÓVEIS

ARTIGO 1.º

Âmbito de aplicação

1. A presente secção aplica-se aos trabalhadores móveis empregados por transportadores rodoviários de mercadorias das Partes, que efetuem as deslocações a que se referem os artigos 276.º e 277.º do presente Acordo.

A presente secção aplica-se igualmente aos condutores independentes.

2. A presente secção completa as disposições da parte B, secção 2, que prevalecem sobre as disposições da presente secção.

3. Uma Parte pode abster-se de aplicar a presente secção aos trabalhadores móveis e aos condutores independentes.

4. Se se abster de aplicar a presente secção ao abrigo do n.º 3, uma Parte notifica a outra Parte desse facto.

ARTIGO 2.º

Definições

Para efeitos da presente secção, entende-se por:

- 1) «Tempo de trabalho»,
 - a) No caso dos trabalhadores móveis: o período compreendido entre o começo e o fim do trabalho, durante o qual o trabalhador se encontre no seu posto de trabalho, à disposição do empregador e no exercício das suas funções ou atividades, ou seja:
 - o tempo consagrado a todas as atividades de transporte rodoviário, nomeadamente:
 - i) condução;
 - ii) carga e descarga;
 - iii) assistência aos passageiros que entrem ou saiam do veículo;
 - iv) limpeza e manutenção técnica; e
 - v) todas as restantes tarefas destinadas a assegurar a segurança do veículo e da carga ou a satisfazer as obrigações legais ou regulamentares diretamente ligadas à operação específica de transporte em curso, incluindo o controlo das operações de carga e descarga, formalidades administrativas com a polícia, alfândegas, serviços de imigração, etc; e

- os períodos durante os quais o condutor não pode dispor livremente do seu tempo, sendo-lhe exigida a presença no posto de trabalho, pronto para retomar o trabalho normal, desempenhando certas tarefas associadas ao serviço, nomeadamente períodos de espera pela carga ou descarga cuja duração previsível não seja antecipadamente conhecida, isto é, antes da partida ou imediatamente antes do início efetivo do período em questão, ou de acordo com as condições gerais negociadas entre os parceiros sociais e/ou previstas pela legislação das Partes;
- b) No caso dos condutores independentes aplica-se a mesma definição de período compreendido entre o começo e o fim do trabalho, durante o qual o trabalhador independente se encontra no posto de trabalho, à disposição do cliente e no exercício das suas funções ou atividades, exceto se se tratar de trabalho administrativo geral não diretamente ligado à operação específica de transporte em curso.

São excluídos do tempo de trabalho os períodos de pausa referidos no artigo 4.º, os períodos de repouso referidos no artigo 5.º e ainda, sem prejuízo da legislação das Partes ou de acordos entre os parceiros sociais que prevejam a compensação ou limitação desses períodos, o tempo de disponibilidade referido no ponto 2 do presente artigo;

2) «Tempo de disponibilidade»,

- os períodos não correspondentes a períodos de pausa ou de repouso, durante os quais o trabalhador móvel não é obrigado a permanecer no seu posto de trabalho, mantendo-se no entanto disponível para responder a eventuais solicitações no sentido de iniciar ou retomar a condução ou de efetuar outros trabalhos. São considerados tempo de disponibilidade, nomeadamente, os períodos durante os quais o trabalhador móvel acompanha um veículo embarcado num *ferry-boat* ou transportado de comboio, bem como os períodos de espera nas fronteiras ou devido a proibições de circulação.

Estes períodos e a sua duração previsível devem ser previamente conhecidos do trabalhador móvel, isto é, antes da partida ou imediatamente antes do início efetivo do período em questão, ou de acordo com as condições gerais negociadas entre os parceiros sociais e/ou definidas pela legislação das Partes,

- para os trabalhadores móveis que conduzem em equipa, o tempo passado ao lado do condutor ou numa *courette* durante a marcha do veículo;

3) «Posto de trabalho»,

- o local onde se situa o principal estabelecimento do transportador rodoviário de mercadorias para o qual a pessoa que exerce atividades móveis de transporte rodoviário efetua trabalhos, e os seus diversos estabelecimentos secundários, quer coincidam ou não com a sede social ou o estabelecimento principal,
- o veículo utilizado pela pessoa que exerce atividades móveis de transporte rodoviário para efetuar trabalhos, e
- qualquer outro local onde sejam exercidas as atividades ligadas à realização do transporte;

4) «Trabalhador móvel», para efeitos da presente secção, o trabalhador que faça parte do pessoal viajante, inclusive formandos e aprendizes, e que esteja ao serviço de uma empresa que efetue transportes rodoviários de passageiros ou de mercadorias no território da outra Parte;

- 5) «Condutor independente», qualquer pessoa cuja atividade principal seja o transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, que tem direito a trabalhar por conta própria e que não está vinculado a um empregador por um contrato de trabalho ou por qualquer outro tipo de relação hierárquica de trabalho, que pode organizar livremente as atividades de trabalho em causa, cujo rendimento depende diretamente dos lucros realizados e que tem a liberdade de, individualmente ou por meio de uma cooperação entre condutores independentes, manter relações comerciais com vários clientes.

Para efeitos da presente secção, os condutores que não preencham esses critérios ficam sujeitos às mesmas obrigações e gozam dos mesmos direitos previstos na presente secção para os trabalhadores móveis.

- 6) «Pessoa que exerce atividades móveis de transporte rodoviário», qualquer trabalhador móvel ou condutor independente que exerça a dita atividade;
- 7) «Semana», o período compreendido entre as 00h00 de segunda-feira e as 24h00 de domingo;
- 8) «Período noturno», um período de, pelo menos, quatro horas, conforme definido na legislação nacional, entre as 00h00 e as 7h00; e
- 9) «Trabalho noturno», o trabalho efetuado durante o período noturno.

ARTIGO 3.º

Tempo máximo de trabalho semanal

1. Cada Parte toma as medidas necessárias para garantir que a duração média do trabalho semanal não excede 48 horas. O tempo máximo de trabalho semanal pode ser alargado para 60 horas desde que, num período de quatro meses, não seja excedida uma média de 48 horas semanais.
2. Cada Parte toma as medidas necessárias para garantir que o tempo de trabalho dos diferentes empregadores corresponde à soma das horas de trabalho. O empregador deve solicitar por escrito ao trabalhador móvel a indicação do tempo de trabalho prestado ao serviço de outros empregadores. O trabalhador móvel fornecerá essas informações por escrito.

ARTIGO 4.º

Pausas

Cada Parte toma as medidas necessárias para garantir que, sem prejuízo do disposto na parte B, secção 2, do presente anexo, as pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário não trabalhem, em circunstância alguma, durante mais de seis horas consecutivas sem uma pausa. O tempo de trabalho é interrompido por uma pausa de, pelo menos, 30 minutos se o total de horas de trabalho estiver compreendido entre seis e nove e de, pelo menos, 45 minutos se o total de horas de trabalho for superior a nove.

As pausas podem ser subdivididas em períodos de, pelo menos, 15 minutos cada.

ARTIGO 5.º

Períodos de repouso

Para efeitos da presente secção, os aprendizes e formandos que se encontrem ao serviço de uma empresa que efetue serviços de transporte de passageiros ou de mercadorias no território da outra Parte são cobertos pelas mesmas disposições em matéria de tempo de descanso que os outros trabalhadores móveis, em conformidade com a parte B, secção 2, do presente anexo.

ARTIGO 6.º

Trabalho noturno

Cada Parte toma as medidas necessárias para que:

- a) Se for efetuado trabalho noturno, o tempo de trabalho diário não exceda 10 horas por cada período de 24 horas; e
- b) O trabalho noturno seja compensado de acordo com as disposições legislativas nacionais, as convenções coletivas, os acordos entre parceiros sociais e/ou a prática nacional, na condição de essa compensação não ser de molde a pôr em perigo a segurança rodoviária.

ARTIGO 7.º

Derrogações

1. Por razões objetivas ou de natureza técnica, ou ainda por razões ligadas à organização do trabalho, podem ser aprovadas derrogações dos artigos 3.º e 6.º por meio de convenções coletivas, acordos entre os parceiros sociais ou, se tal não for possível, de disposições legislativas, regulamentares ou administrativas, desde que os representantes dos empregadores e trabalhadores em questão sejam consultados e que sejam envidados esforços para encorajar todas as formas pertinentes de diálogo social.
2. A possibilidade de derrogar do artigo 3.º não pode resultar no estabelecimento de um período de referência superior a seis meses para o cálculo da média do tempo máximo de 48 horas de trabalho semanal.
3. O Comité Especializado da Economia e do Comércio é informado das derrogações aplicadas por uma Parte ao abrigo do n.º 1.

ARTIGO 8.º

Informação e registos

Cada Parte garante que:

- a) Os trabalhadores móveis são informados dos requisitos nacionais aplicáveis, das regras internas do transportador rodoviário de mercadorias e dos acordos celebrados entre os parceiros sociais, nomeadamente as convenções coletivas e quaisquer acordos de empresa, celebrados com base na presente secção; e
- b) É registado o tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário. Esses registos devem ser mantidos durante, pelo menos, dois anos após o termo do período a que se referem. Os empregadores são responsáveis pelo registo do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis. Caso lhe seja solicitado, o empregador é obrigado a entregar aos trabalhadores móveis uma cópia do registo das horas prestadas.

ARTIGO 9.º

Disposições mais favoráveis

A presente secção não prejudica a faculdade de cada Parte aplicar ou introduzir disposições legislativas, regulamentares ou administrativas mais favoráveis à proteção da segurança e da saúde das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário ou promover ou permitir a aplicação de convenções coletivas ou de outros acordos celebrados entre parceiros sociais que sejam mais favoráveis à proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores móveis. Estes critérios serão aplicados de modo não discriminatório.

SECÇÃO 4

UTILIZAÇÃO DE TACÓGRAFOS PELOS CONDUTORES

ARTIGO 1.º

Objeto e princípios

A presente secção estabelece os requisitos aplicáveis aos condutores que são objeto da parte B, secção 2, no respeitante à utilização de tacógrafos a que se refere o artigo 280.º, alínea b), do presente Acordo.

ARTIGO 2.º

Definições

1. Para efeitos da presente secção, aplicam-se as definições constantes da Parte B, secção 2, artigo 2.º.
2. Além das definições referidas no n.º 1, para efeitos da presente secção, entende-se por:
 - a) «Tacógrafo» ou «aparelho de controlo», o equipamento destinado a ser instalado a bordo dos veículos rodoviários para visualizar, registar, imprimir, memorizar e apresentar automaticamente ou semiautomaticamente dados sobre a marcha desses veículos, incluindo a sua velocidade, bem como dados sobre certos períodos de atividade dos seus condutores;

- b) «Folha de registo», uma folha concebida para receber e manter dados registados, a colocar no tacógrafo analógico e na qual os dispositivos de marcação deste registam continuamente as informações;
- c) «Cartão tacográfico», um cartão inteligente destinado a ser utilizado com o tacógrafo, que permite a identificação, por este, das funções do titular, bem como a transferência e a memorização de dados;
- d) «Cartão de condutor», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades competentes de uma Parte para um determinado condutor, que identifica o condutor e permite a memorização dos dados relativos às suas atividades;
- e) «Tacógrafo analógico», um tacógrafo que cumpra as especificações constantes do anexo I do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, tal como adaptado pelo apêndice 27-B-4-1;
- f) «Tacógrafo digital», um tacógrafo que cumpra um dos seguintes conjuntos de especificações, com as adaptações indicadas no apêndice 27-B-4-2:
- anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, aplicável até 30 de setembro de 2011,
 - anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, aplicável a partir de 1 de outubro de 2011, ou
 - anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, aplicável a partir de 1 de outubro de 2012,

⁷ Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO UE L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- g) «Tacógrafo inteligente 1», um tacógrafo que cumpra o disposto no anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão⁸, aplicável de 15 de junho de 2019 a 20 de agosto de 2023, tal como adaptado pelo apêndice 27-B-4-3;
- h) «Tacógrafo inteligente 2», um tacógrafo que cumpra o disposto no anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, tal como adaptado pelo apêndice 27-B-4-4;
- i) «Incidente», uma operação anormal detetada pelo tacógrafo digital que pode resultar de uma tentativa de fraude; e
- j) «Cartão não válido», um cartão no qual foi detetada uma falha, cuja autenticação inicial falhou, cuja data de início de validade ainda não foi alcançada ou cuja data de caducidade já foi ultrapassada.

ARTIGO 3.º

Utilização dos cartões de condutor

1. O cartão de condutor é pessoal.
2. Os condutores não podem ser titulares de mais de um cartão de condutor válido, estando autorizados a utilizar apenas o seu próprio cartão personalizado. Os condutores não podem utilizar cartões defeituosos ou caducados.

⁸ Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, de 18 de março de 2016, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os requisitos para construção, ensaio, instalação, funcionamento e reparação de tacógrafos e seus componentes (JO UE L 139 de 26.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ARTIGO 4.º

Emissão dos cartões de condutor

1. Os cartões de condutor devem ser solicitados à autoridade competente da Parte em que o condutor tem a sua residência normal.
2. Para efeitos do presente artigo, por «residência normal» entende-se o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais ou, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, em consequência de vínculos pessoais indicadores da ligação entre ela própria e o local onde vive.

Todavia, no caso de uma pessoa cujos vínculos profissionais se situem num local diferente daquele em que tem os seus vínculos pessoais e que, por esse facto, é levada a residir alternadamente em diferentes locais situados nas duas Partes, considera-se que a residência normal se situa no local onde tem os seus vínculos pessoais, na condição de essa pessoa aí regressar regularmente. Esta última condição não é exigida quando a pessoa em questão efetue uma estadia numa Parte para cumprimento de uma missão de duração determinada.

3. Os condutores podem comprovar o local de residência normal por qualquer meio, designadamente através do bilhete de identidade ou de qualquer outro documento válido.

ARTIGO 5.º

Renovação dos cartões de condutor

Quando pretender renovar o cartão, o condutor deve dirigir o pedido às autoridades competentes da Parte da sua residência normal, o mais tardar 15 dias úteis antes da data de caducidade do cartão.

ARTIGO 6.º

Utilização dos cartões de condutor e das folhas de registo

1. Os condutores utilizam as folhas de registo ou os cartões de condutor sempre que conduzirem, a partir do momento em que tomam o veículo a seu cargo. A folha de registo ou o cartão de condutor não podem ser retirados antes do fim do período de trabalho diário, exceto se tal for autorizado ou se for necessário para introduzir o símbolo do país após a passagem da fronteira. Nenhuma folha de registo ou cartão de condutor pode ser utilizado por um período mais longo do que aquele para o qual foi destinado.
2. Os condutores protegem adequadamente as folhas de registo e os cartões de condutor e não utilizam folhas de registo nem cartões sujos ou danificados. O condutor certifica-se de que, tendo em conta a duração do serviço, a impressão de dados a partir do tacógrafo a pedido de um agente de fiscalização pode ser corretamente efetuada em caso de controlo.

3. Quando, em virtude do seu afastamento do veículo, o condutor não possa utilizar o tacógrafo nele instalado, os períodos de tempo referidos no n.º 5, alínea b), subalíneas ii), iii) e iv), devem:

- a) Ser inscritos na folha de registo manualmente, por registo automático ou qualquer outro processo, de forma legível e sem sujar as folhas de registo, se o veículo estiver equipado com um tacógrafo analógico; ou
- b) Ser inscritos no cartão de condutor, utilizando a possibilidade de introdução manual oferecida pelo tacógrafo, se o veículo estiver equipado com um tacógrafo digital, um tacógrafo inteligente 1 ou um tacógrafo inteligente 2.

Quando os condutores estão afastados do veículo, as Partes não lhes impõem a apresentação de formulários que atestem as suas atividades.

4. Quando houver mais do que um condutor a bordo de um veículo equipado com um tacógrafo digital, um tacógrafo inteligente 1 ou um tacógrafo inteligente 2, cada um deles certifica-se de que o seu cartão de condutor foi inserido na ranhura do tacógrafo prevista para o efeito.

Quando houver mais do que um condutor a bordo de um veículo equipado com um tacógrafo analógico, os condutores alteram as folhas de registo tanto quanto necessário de forma que a informação pertinente seja registada na folha de registo do condutor que estiver a conduzir.

5. Os condutores devem:

- a) Certificar-se de que a hora registada na folha de registo corresponde à hora legal do país em que o veículo foi matriculado;

b) Acionar os dispositivos de comutação que permitem registar separada e distintamente os seguintes períodos:

- i) com o símbolo : o tempo de condução,
- ii) com o símbolo : «outro trabalho», entendido como qualquer atividade distinta da condução, tal como definida na Parte B, secção 3, artigo 2.º, alínea a), bem como qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do setor dos transportes,
- iii) com o símbolo : «disponibilidade», tal como definida na parte B, secção 3, artigo 2.º, alínea b),
- iv) com o símbolo : pausas, repouso, férias anuais ou baixa por doença, e
- v) com o símbolo de  «transbordador (ferry)/comboio»: Além do símbolo: o período de repouso em *ferry* ou comboio, como exigido na parte B, secção 2, artigo 6.º, n.º 12.

6. Os condutores de veículos equipados com tacógrafo analógico anotam na folha de registo as seguintes indicações:

- a) Nome e apelido, no início da utilização da folha de registo;
- b) Data e lugar do início e do fim da utilização da folha de registo;

- c) Número de matrícula do veículo a que o condutor está afeto, no início da primeira deslocação registada na folha de registo e, em seguida, em caso de mudança de veículo, durante a utilização da folha de registo;
- d) Leitura do conta-quilómetros:
- i) no início da primeira deslocação registada na folha de registo,
 - ii) no fim da última deslocação registada na folha de registo, e
 - iii) em caso de mudança de veículo durante o dia de trabalho, a leitura no primeiro veículo a que o condutor esteve afeto e a leitura no veículo seguinte;
- e) As horas das eventuais mudanças de veículo; e
- f) Os símbolos dos países em que o período de trabalho diário foi iniciado e terminado. O condutor introduz também o símbolo do país ou do território em que entra após a passagem da fronteira de um Estado-Membro e de Gibraltar, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro ou em Gibraltar. Essa primeira paragem é efetuada no ponto de paragem mais próximo possível, na fronteira ou após a fronteira. Se a passagem da fronteira for efetuada por *ferry* ou comboio, os condutores introduzem o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.

7. Os condutores introduzem no tacógrafo digital o símbolo do país em que iniciarem o dia de trabalho e o símbolo do país em que o terminarem.

O condutor introduz também o símbolo do país ou do território em que entra após a passagem da fronteira de uma Parte ou, no caso da União, um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nessa parte ou, no caso da União, desse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no ponto de paragem mais próximo possível, na fronteira ou após a fronteira. Se a passagem da fronteira for efetuada por *ferry* ou comboio, os condutores introduzem o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.

Uma Parte ou, no caso da União, um Estado-Membro pode exigir aos condutores de veículos que efetuam operações de transporte no seu território que acrescentem especificações geográficas mais pormenorizadas ao símbolo do país, desde que cada Parte notifique previamente a outra Parte dessas especificações geográficas pormenorizadas.

Se o tacógrafo registar automaticamente os dados relativos à localização, os condutores não terão de introduzir as informações a que se refere a primeira frase do primeiro parágrafo.

ARTIGO 7.º

Utilização correta dos tacógrafos

1. As empresas de transportes e os condutores velam pelo bom funcionamento e por uma utilização correta do tacógrafo digital e do cartão de condutor. As empresas de transportes e os condutores que utilizem tacógrafo analógico certificam-se do seu bom funcionamento e da correta utilização das folhas de registo.

2. É proibida a falsificação, ocultação, supressão ou destruição dos dados constantes das folhas de registo, dos dados armazenados no tacógrafo ou no cartão de condutor, bem como dos documentos impressos pelo tacógrafo. São igualmente proibidas manipulações do tacógrafo, da folha de registo ou do cartão de condutor que possam resultar na falsificação, supressão ou destruição de registos e/ou documentos. No veículo não pode existir qualquer dispositivo que possa ser utilizado para efetuar tais manipulações.

ARTIGO 8.º

Furto, roubo, extravio ou defeito dos cartões de condutor

1. A autoridade de emissão das Partes conserva um registo dos cartões emitidos, roubados, extraviados ou defeituosos, durante um período pelo menos correspondente ao da validade.
2. Se o cartão de condutor estiver danificado ou apresentar qualquer deficiência de funcionamento, o condutor deve devolvê-lo à autoridade competente no país da sua residência normal. O roubo do cartão de condutor deve ser comunicado formalmente às autoridades competentes do Estado em que o roubo tiver ocorrido.
3. O extravio do cartão de condutor deve ser comunicado formalmente às autoridades competentes da Parte de emissão e às da Parte de residência normal do condutor, se forem distintas.
4. Em caso de danificação, mau funcionamento, extravio ou roubo do cartão, o condutor deve pedir a sua substituição às autoridades competentes da Parte da sua residência normal, no prazo de sete dias.

5. Nas circunstâncias previstas no n.º 4, o condutor pode continuar a conduzir sem cartão por um período máximo de 15 dias, ou por um período maior se tal for necessário para que o veículo regresse às instalações em que estiver baseado, desde que o condutor possa provar a impossibilidade de apresentar ou utilizar o cartão durante esse período.

ARTIGO 9.º

Cartões de condutor ou folhas de registo danificados

1. No caso de se danificar uma folha que contenha registos ou um cartão de condutor, os condutores juntam a folha de registo ou o cartão de condutor danificado à folha de registo de reserva utilizada para o substituir.
2. Se o cartão de condutor estiver danificado, funcionar mal, se tiver extraviado ou tiver sido roubado, os condutores:
 - a) Imprimem, no início da deslocação, os dados relativos ao veículo que conduz e indicam nessa impressão:
 - i) os dados que permitem a sua identificação (nome, número do cartão de condutor ou da carta de condução), incluindo a sua assinatura; e
 - ii) os períodos a que se refere o artigo 6.º, n.º 5, alínea b), subalíneas ii), iii) e iv); e
 - b) Imprimem, no final da deslocação, as informações relativas aos períodos registados pelo tacógrafo, registam quaisquer períodos de outro trabalho, de disponibilidade e de descanso desde a impressão feita no início da deslocação, quando não registados pelo tacógrafo, e inscrevem no documento os dados que permitam a sua identificação (nome, número do cartão de condutor ou da carta de condução), incluindo a sua assinatura.

ARTIGO 10.º

Registos que devem acompanhar o condutor

1. Se conduzirem um veículo equipado com tacógrafo analógico, os condutores devem apresentar, quando os agentes de controlo autorizados o solicitarem:

- i) as folhas de registo do dia em curso e dos 28 dias anteriores,
- ii) o cartão de condutor, se o possuir, e
- iii) todos os registos manuais e impressões efetuados durante o dia em curso e nos 28 dias anteriores.

2. Se conduzirem um veículo equipado com tacógrafo digital, um tacógrafo inteligente 1 ou um tacógrafo inteligente 2, os condutores devem apresentar, quando os agentes de controlo autorizados o solicitarem:

- i) o cartão de condutor do condutor,
- ii) todos os registos manuais e impressões efetuados durante o dia em curso e nos 28 dias anteriores, e
- iii) as folhas de registo correspondentes ao período referido na alínea ii), no caso de terem conduzido um veículo equipado com tacógrafo analógico.

A partir de 31 de dezembro de 2024, o período de 28 dias referido no n.º 1, subalíneas i) e iii), e no n.º 2, subalínea ii), é substituído por 56 dias.

3. Os agentes autorizados de controlo podem verificar o cumprimento da parte B, secção 2, através da análise das folhas de registo ou dos dados, visualizados, impressos ou descarregados registados pelo tacógrafo ou pelo cartão de condutor ou, na falta destes meios, da análise de qualquer outro documento comprovativo que permita justificar o incumprimento de quaisquer disposições da presente secção.

ARTIGO 11.º

Procedimentos para os condutores em caso de mau funcionamento do aparelho

Durante o período de avaria ou de mau funcionamento do tacógrafo, os condutores anotam os elementos que permitem a sua identificação (nome, número do cartão de condutor ou da carta de condução), incluindo uma assinatura, bem como as informações relativas aos diferentes períodos que deixem de ser registados ou impressos corretamente pelo tacógrafo:

- a) Na(s) folha(s) de registo; ou
- b) Numa folha *ad hoc* a juntar à folha de registo ou ao cartão de condutor.

ARTIGO 12.º

Medidas de execução

1. Cada Parte adota todas as medidas adequadas para garantir o cumprimento do disposto na parte B, secções 2, 3 e 4, nomeadamente assegurando anualmente um nível adequado de controlos na estrada e de controlos nas instalações das empresas que incidam sobre uma amostragem transversal ampla e representativa dos trabalhadores móveis, condutores, empresas e veículos de todas as categorias de transporte abrangidas pelas referidas secções.

As autoridades competentes de cada Parte devem organizar os controlos de modo a que:

- i) em cada ano civil, sejam objeto de controlo, pelo menos, 3 % dos dias de trabalho dos condutores dos veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação da parte B, secção 2, e
- ii) pelo menos 30 % do número total de dias de trabalho controlados sejam controlados na estrada e, pelo menos, 50 % nas instalações das empresas.

Os elementos dos controlos na estrada incluem:

- i) os períodos de condução diários e semanais, as interrupções e os períodos de repouso diários e semanais,
- ii) as folhas de registo dos dias anteriores, que devem encontrar-se a bordo do veículo, e/ou os dados armazenados durante o mesmo período no cartão de condutor e/ou na memória do tacógrafo e/ou nas impressões, quando necessário, e

iii) o correto funcionamento do tacógrafo.

Estes controlos devem ser efetuados sem discriminação entre veículos, empresas e condutores, residentes ou não, e independentemente da origem ou do destino da deslocação ou do tipo de tacógrafo.

Os elementos dos controlos nas instalações das empresas incluem, além dos elementos que são objeto de controlos na estrada:

- i) os períodos semanais de repouso e os períodos de condução entre os períodos de repouso,
- ii) os tempos máximos de condução num período de duas semanas,
- iii) as compensações pelos períodos de repouso semanal reduzido, em conformidade com a parte B, secção 2, artigo 6.º, n.ºs 6 e 7, e e
- iv) a utilização das folhas de registo e/ou da unidade-veículo e dos dados do cartão de condutor e das impressões e/ou da organização do tempo de trabalho dos condutores.

2. Caso os resultados de um controlo de estrada do condutor de um veículo matriculado no território da outra Parte sejam de molde a motivar suspeitas de infração não detetável pelo controlo devido à inexistência dos dados necessários, as autoridades competentes de cada Parte devem cooperar no esclarecimento da situação. Nos casos em que, para esse efeito, as autoridades competentes de uma Parte efetuem um controlo nas instalações da empresa, os resultados desse controlo são comunicados às autoridades competentes da outra Parte.

3. As autoridades competentes das Partes devem cooperar na organização de controlos concertados na estrada.
4. Cada Parte introduz um sistema de classificação dos riscos no respeitante às empresas com base no número e na gravidade de quaisquer infrações, tal como indicado no apêndice 27-A-1-1, e das infrações indicadas na lista do apêndice 27-A-1-1-A.
5. As empresas com uma classificação de risco elevado serão controladas com maior rigor e frequência.
6. Cada Parte e, no caso da União, cada Estado-Membro, tomam as disposições necessárias para que as suas autoridades competentes apliquem uma sanção a um transportador rodoviário de mercadorias e/ou a um condutor por uma infração às disposições aplicáveis em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso detetada no seu território relativamente à qual ainda não tenha sido aplicada uma sanção, mesmo que essa infração tenha sido cometida no território da outra Parte ou, no caso da União, no território de um Estado-Membro ou de um país terceiro.

ADAPTAÇÕES DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS
DO TACÓGRAFO ANALÓGICO

O anexo I do Regulamento (UE) n.º 165/2014 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

- a) Na secção III (Requisitos de construção do aparelho de controlo), alínea c) (Dispositivos registadores), ponto 4.1, a referência ao «artigo 34.º, n.º 5, alínea b), subalíneas ii), iii) e iv) do presente regulamento» é substituída por «anexo 27, parte B, secção 4, artigo 6.º, n.º 5, alínea b), subalíneas ii), iii) e iv) do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
- b) Na secção III (Requisitos de construção do aparelho de controlo), alínea c) (Dispositivos registadores), ponto 4.2, a referência ao «artigo 34.º do presente regulamento» é substituída por «anexo 27, parte B, secção 4, artigo 6.º, n.º 5, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
- c) Na secção IV (Folhas de registo), alínea a) (Generalidades), ponto 1, terceiro parágrafo, a referência ao «artigo 34.º do presente regulamento» é substituída por «anexo 27, parte B, secção 4, artigo 6.º, n.º 6 do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;

- d) Na secção V (Instalação do aparelho de controlo), ponto 5, primeiro parágrafo, a referência ao «presente regulamento» é substituída por «anexo 27, parte B, secção 4, e parte C, secção 2 do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
- e) Na secção V (Instalação do aparelho de controlo), ponto 5, terceiro parágrafo, a referência a «parte A do Anexo II da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho» é substituída por «Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3)» e a referência a «presente regulamento» é substituída por «anexo 27, parte C, secção 2 do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro »;
- f) Na secção VI (Verificações e controlos), no texto antes do ponto 1, após a expressão «Estados-Membros» inserir a expressão «e o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar,»;
- g) Na secção VI (Verificações e controlos), ponto 1 (Certificação de instrumentos novos ou reparados), segundo parágrafo, após a expressão «Estados-Membros» inserir a expressão «e o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar,»;
- h) Na secção VI (Verificações e controlos), no ponto 3 (Controlos periódicos), alínea b), após a expressão «Estado-Membro» inserir a expressão «e o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar,».

ADAPTAÇÕES DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS
DO TACÓGRAFO DIGITAL

O anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, incluindo os apêndices, introduzido pelo Regulamento (CE) n.º 2135/98 do Conselho⁹, é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

1. No caso do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, as referências a «Estado-Membro» são substituídas por «Parte», com exceção das referências na secção IV (Requisitos de construção e de funcionamento dos cartões tacográficos), ponto 174 e na secção VII (Emissão de cartões), ponto 268-A;
2. As expressões «Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho» e «Regulamento (CE) n.º 561/2006» são substituídas por «anexo 27, parte B, secção 2, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro »;

⁹ Regulamento (CE) n.º 2135/98 do Conselho, de 24 de setembro de 1998, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e a Diretiva 88/599/CEE relativa à aplicação dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/84 e n.º 3821/85 (JO CE L 274 de 9.10.1998, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

A secção I (Definições) do anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é adaptada para efeitos da presente secção do seguinte modo:

3. A alínea u) passa a ter a seguinte redação:

«u) “Perímetro efetivo dos pneumáticos das rodas”, média das distâncias percorridas por cada uma das rodas de tração do veículo (rodas motoras) numa rotação completa. A medição destas distâncias deve ser feita nas condições normais de ensaio, conforme a definição constante do requisito n.º 414, e é expressa sob a forma: “ $l = \dots \text{ mm}$ ”. Os fabricantes dos veículos podem substituir a medição destas distâncias por um cálculo teórico que tenha em conta a distribuição do peso pelos eixos, sem carga e em ordem de marcha normal, nomeadamente com fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda de reserva e condutor. Os métodos para esse cálculo teórico são objeto de aprovação por uma autoridade nacional competente de uma Parte e só podem ser aplicados antes da ativação do tacógrafo;»

4. Na alínea bb), a referência à «Diretiva 92/6/CEE do Conselho» é substituída por «legislação aplicável de cada Parte».

5. A alínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«“Certificação de segurança”: processo destinado a certificar, por um organismo de certificação de critérios comuns, se o aparelho (ou o componente) de controlo ou o cartão tacográfico em investigação cumprem os requisitos de segurança definidos nos perfis de proteção em questão;»

6. Na alínea mm), a referência à «Diretiva 92/23/CEE» é substituída por «Regulamento UNECE n.º 54».

7. Na alínea nn), a nota de rodapé 17 passa a ter a seguinte redação:

«“Número de identificação do veículo”, uma associação fixa de caracteres atribuídos a cada veículo pelo fabricante, composta por duas secções: a primeira, composta por um máximo de seis caracteres (letras ou algarismos), que identifique as características gerais do veículo, nomeadamente o tipo e o modelo; a segunda, constituída por oito caracteres dos quais os quatro primeiros podem ser letras ou algarismos e os outros quatro somente algarismos, destinada a identificar sem equívoco, em combinação com a primeira parte, um determinado veículo.»

8. Na alínea rr), o primeiro travessão passa a ter a seguinte redação:

«— instalada e utilizada unicamente em veículos das categorias M1 e N1, como definidas na Resolução Consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3),»;

A secção II (Características gerais e funções do aparelho de controlo) do anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho é adaptada para efeitos da presente secção do seguinte modo:

9. No n.º 004, é suprimido o último parágrafo.

A secção III (Requisitos de construção e de funcionamento do aparelho de controlo) do anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é adaptada para efeitos da presente secção do seguinte modo:

10. No n.º 065, a referência à «Diretiva 2007/46/CE» é substituída por «Resolução Consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3).»

11. No n.º 162, a referência à «Diretiva 95/54/CE da Comissão, de 31 de outubro de 1995, que adapta ao progresso técnico a Diretiva 72/245/CEE do Conselho» é substituída por «Regulamento UNECE n.º 10».

A secção IV (Requisitos de construção e de funcionamento dos cartões tacográficos) do anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é adaptada para efeitos da presente secção do seguinte modo:

12. No n.º 174, a referência a «UK: Reino Unido» é substituída por «Para o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, o símbolo distintivo é GBZ».
13. No n.º 185, a referência ao «território da Comunidade» é substituída por «território da União e de Gibraltar».
14. No n.º 188, a referência à «Diretiva 95/54/CE da Comissão de 31 de outubro de 1995» é substituída por «Regulamento UNECE n.º 10».
15. No n.º 189, é suprimido o último parágrafo.

A secção V (Instalação do aparelho de controlo) do anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é adaptada para efeitos da presente secção do seguinte modo:

16. No n.º 250-A, a referência ao «Regulamento (CE) n.º 68/2009» é substituída por «apêndice 12 do presente anexo.»

A secção VI (Controlos, inspeções e reparações) do anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é adaptada, para efeitos da presente secção, do seguinte modo:

17. O proémio passa a ter a seguinte redação:

«Os requisitos aplicáveis à remoção dos selos, em conformidade com o anexo 27, parte C, secção 2, artigo 5.º, n.º 5, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro, constam do capítulo V, ponto 3, do presente anexo».

18. Na subsecção 1 (Homologação de agentes e de centros/oficinas de instalação), a referência ao «artigo 12.º, n.º 1, do presente regulamento» é substituída por «parte C, secção 2, artigo 5.º, n.º 1, e artigo 8.º do anexo 27 do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».

A secção VII (Emissão de cartões) do anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho é adaptada para efeitos da presente secção do seguinte modo:

19. No n.º 268-A, após «Estados-Membros» inserir, em todas as ocorrências, «e o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar».

A secção VIII (Homologação de tipo dos aparelhos de controlo e dos cartões tacográficos) do anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho é adaptada para efeitos da presente secção do seguinte modo:

20. No n.º 271, omitir «em conformidade com o disposto no artigo 5.º do presente regulamento».

O apêndice 1 (Dicionário de dados) do anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

21. No ponto 2.111, a referência à «Diretiva 92/23/CEE, de 31.3.1992 (JO L 129 p. 95).» é substituída por «Regulamento UNECE n.º 54».

O Apêndice 9 (Homologação de tipo – relação dos ensaios mínimos requeridos) do anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

22. Na secção 2 (Ensaio de funcionalidade da unidade-veículo), ponto 5.1, a referência «à Diretiva» é substituída por «ao Regulamento UNECE n.º 10».

23. Na secção 3 (Ensaio de funcionalidade do sensor de movimentos), ponto 5.1, a referência «à Diretiva 95/54/CE» é substituída por «ao Regulamento UNECE n.º 10».

O apêndice 12 do anexo I (B) (Adaptador para veículos das categorias M1 e N1), do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

24. Na secção 4 (Requisitos de construção e funcionamento do adaptador), ponto 4.5 (Características de desempenho), ADA_023, a expressão «na Diretiva 2006/28/CE da Comissão, que adapta ao progresso técnico a Diretiva 72/245/CEE do Conselho» é substituída por «no Regulamento UNECE n.º 10».
25. No ponto 5.1 do quadro da subsecção 7.2 (Certificado de funcionalidade), a expressão «a Diretiva 2006/28/CE» é substituída por «o Regulamento UNECE n.º 10».

**ADAPTAÇÕES DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS
DO TACÓGRAFO INTELIGENTE 1**

O Regulamento de Execução (UE) 2016/799 , incluindo os anexos e apêndices, na sua versão até 20 de agosto de 2023, é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

1. No caso do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, as referências a «Estado-Membro» são substituídas por «Parte», com exceção das referências na subsecção 4.1, ponto 229), e na secção 7, ponto 424);
2. As referências ao «Regulamento (CEE) n.º 3820/85» e ao «Regulamento (CE) n.º 561/2006» são substituídas por «anexo 27, parte B, secção 2, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
3. As referências ao «Regulamento (UE) n.º 165/2014» são substituídas por «anexo 27, parte B, secção 4, e parte C, secção 2, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro, exceto no respeitante às referências no ponto 402) da subsecção 5.3 e no ponto 424) da secção 7»;
4. As referências à «Diretiva (UE) 2015/719» e à «Diretiva 96/53/CE» são substituídas por «anexo 27, parte C, secção 1, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».

A secção 1 (Definições) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) n.º 2016/799 é adaptada para efeitos da presente secção do seguinte modo:

5. A alínea u) passa a ter a seguinte redação:

«u) «Perímetro efetivo dos pneumáticos das rodas»,

média das distâncias percorridas por cada uma das rodas de tração do veículo (rodas motoras) numa rotação completa. A medição destas distâncias deve ser feita nas condições normais de ensaio, conforme a definição constante do requisito n.º 414, e é expressa sob a forma: “ $l = \dots \text{ mm}$ ”. Os fabricantes dos veículos podem substituir a medição destas distâncias por um cálculo teórico que tenha em conta a distribuição do peso pelos eixos, sem carga e em ordem de marcha normal, nomeadamente com fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda de reserva e condutor. Os métodos para esse cálculo teórico são objeto de aprovação por uma autoridade nacional competente de uma Parte e só podem ser aplicados antes da ativação do tacógrafo;»

6. Na alínea hh), a referência à «Diretiva 92/6/CEE do Conselho» é substituída por «legislação aplicável de cada Parte»;

7. Na alínea uu), a referência à «Diretiva 92/23/CEE» é substituída por «Regulamento UNECE n.º 54»;

8. Na alínea vv), a nota de rodapé 9 passa a ter a seguinte redação:

«“Número de identificação do veículo”, uma associação fixa de caracteres atribuídos a cada veículo pelo fabricante, composta por duas secções: a primeira, composta por um máximo de seis caracteres (letras ou algarismos), que identifique as características gerais do veículo, nomeadamente o tipo e o modelo; a segunda, constituída por oito caracteres dos quais os quatro primeiros podem ser letras ou algarismos e os outros quatro somente algarismos, destinada a identificar sem equívoco, em combinação com a primeira parte, um determinado veículo.».

9. Na alínea yy), o primeiro travessão passa a ter a seguinte redação:

«— instalada e utilizada unicamente em veículos das categorias M1 e N1, como definidas na Resolução Consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3),»;

10. É suprimida a alínea aaa);

11. Na alínea ccc), o primeiro parágrafo é substituído por «15 de junho de 2019».

O anexo IC, secção 2 (Características gerais e funções do aparelho de controlo), do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

12. É suprimido o último parágrafo do ponto 7) da subsecção 2.1.

O anexo IC, secção 3 (Requisitos de construção e funcionamento do aparelho de controlo), do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

13. No ponto 200) da subsecção 3.20, é suprimida a segunda frase do terceiro parágrafo.

14. Na secção 3.20, o ponto 201) passa a ter a seguinte redação:

«Para permitir o seu processamento por outras unidades eletrónicas instaladas no veículo, a unidade-veículo deve igualmente poder transmitir os seguintes dados, utilizando uma competente ligação dedicada em série, independente de uma ligação opcional CAN a autocarro (ISO 11898 Road Vehicles – Interchange of digital information – Controller Area Network-CAN for high speed communication):

- data e hora UTC atuais,
- velocidade do veículo,
- distância total percorrida pelo veículo (odómetro),
- atividade do condutor e do ajudante selecionada no momento,
- informação quanto a um cartão tacográfico estar no momento inserido na ranhura do condutor e na ranhura do ajudante e (se for caso disso) dados identificativos dos cartões (número e país de emissão).

Adicionalmente a essa lista, podem ser transmitidos outros dados.

Estando ligada a ignição do veículo (ignition ON), esses dados devem ser transmitidos permanentemente. Com a ignição desligada (ignition OFF), pelo menos uma mudança na atividade do condutor ou do ajudante e/ou uma inserção ou retirada de um cartão tacográfico deve gerar a saída (transmissão) dos correspondentes dados. Na eventualidade de a saída de dados ter sido suspensa enquanto a ignição se mantém desligada, os mesmos devem ser disponibilizados logo que a ignição volte a ser ligada.

É necessário o consentimento do condutor quando são transmitidos os dados pessoais.».

O anexo IC, secção 4 (Requisitos de construção e funcionamento dos cartões tacográficos), do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

15. Na subsecção 4.1, ao ponto 229) é aditado o seguinte parágrafo:

«Para o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, o símbolo distintivo é GBZ.»;

16. No ponto 237), substituir a referência ao artigo 26.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 por «anexo 27, parte C, secção 2, artigo 9.º, n.º 2, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;

17. No capítulo 4, subsecção 4.4, ponto 241), a expressão «no território da Comunidade» é substituída por «no território da União e de Gibraltar»;

18. Na subsecção 4.5, é suprimido o ponto 246).

O anexo IC, secção 5 (Instalação de aparelho de controlo), do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

19. Na secção 5.2, o ponto 397) passa a ter a seguinte redação:

«397) Apenas no que diz respeito a veículos M1 e N1, equipados com um adaptador em conformidade com o apêndice 16 do presente anexo, e se não for possível incluir toda a informação necessária, conforme descrito no requisito n.º 396, pode utilizar-se uma placa adicional, caso em que tal placa adicional deve conter, pelo menos, os últimos quatro travessões descritos no requisito n.º 396.»;

20. Na subsecção 5.3, ponto 402), a referência ao «artigo 22.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 » é substituída por «anexo 27, parte C, secção 2, artigo 5.º, n.º 3, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».

O anexo IC, secção 6 (Verificações, inspeções e reparações), do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

21. O proémio passa a ter a seguinte redação:

«Os requisitos aplicáveis à remoção dos selos são definidos no capítulo 5.3 do presente anexo.».

O anexo IC, secção 7 (Emissão de cartões), do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

22. No ponto 424), após a referência aos «Estados-Membros», insere-se «e o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar,», e a referência ao «artigo 31.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014» é substituída por «anexo 27, parte C, secção 2, artigo 13.º, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».

O anexo IC, apêndice 1 (Dicionário de dados), do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

23. No ponto 2.163, a referência à «Diretiva 92/23/CEE» é substituída por «Regulamento UNECE n.º 54».

O anexo IC, apêndice 11 (Mecanismos comuns de segurança), do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

24. No ponto 9.1.4 (Nível do equipamento ou aparelho: unidades-veículo), na primeira nota por baixo de CSM_78, a referência ao Regulamento (UE) n.º 581/2010 é substituída por «anexo 27, parte B, secção 2, artigo 7.º, n.º 5, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».
25. No ponto 9.1.5 (Nível do equipamento ou aparelho: cartões tacográficos), na nota por baixo de CSM_89, a referência ao Regulamento (UE) n.º 581/2010 é substituída por «anexo 27, parte B, secção 2, artigo 7.º, n.º 5, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro».

O anexo IC, apêndice 12 [Posicionamento baseado no sistema global de navegação por satélite (GNSS)], do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

26. É suprimido o segundo parágrafo da secção 1 (Introdução).
27. Na secção 2 (Especificação do recetor GNSS), a expressão «seja compatível com os serviços prestados pelo Programa Galileo e pelo Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS), conforme prevê o Regulamento (UE) n.º 1285/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho» é substituída por «seja compatível com os sistemas de melhoramento de sinal baseados em satélite (SBAS)».

O anexo IC, apêndice 16 (Adaptador para veículos das categorias M1 e N1), do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

28. No ponto 5.1 do quadro da secção 7 (Homologação de tipo do aparelho de controlo quando é utilizado um adaptador), a referência à «Diretiva 2006/28/CE» é substituída por «Regulamento UNECE n.º 10».

ADAPTAÇÕES DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS
DO TACÓGRAFO INTELIGENTE 2

O Regulamento de Execução (UE) 2016/799 , incluindo os anexos e apêndices, é adaptado para efeitos da presente secção do seguinte modo:

As seguintes alterações aplicam-se a todo o anexo IC, incluindo aos respetivos apêndices 1 a 17:

- a) No caso do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, as referências a «Estado-Membro» ou a «Estados-Membros», onde quer que ocorram, são substituídas por «Parte», com exceção das referências da secção 4.1, ponto 229), e da secção 7, ponto 424);
- b) As referências ao «Regulamento (CE) n.º 561/2006» ou ao «Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho» são substituídas por «anexo 27, parte B, secção 2, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
- c) A referência ao «Regulamento (UE) n.º 165/2014» é substituída por «anexo 27, parte B, secção 4, e parte C, secção 2, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro», com exceção das referências dos pontos 226-D), 237), 402), 424), ITS_01, MIG_025 e, no apêndice 14, secção 1, primeiro parágrafo, secção 2, segundo parágrafo, secção 3 e ponto DSC_26;

- d) As referências à «Diretiva (UE) 2015/719» e à «Diretiva 96/53/CE» são substituídas por «anexo 27, parte C, secção 1, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
- e) A referência ao «anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85» é substituída por «anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, tal como adaptado pelo apêndice 27-B-4-2 do anexo 27 do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
1. A secção 1 (Definições) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterada do seguinte modo:
- f) A alínea u) passa a ter a seguinte redação:
- «u) «Perímetro efetivo dos pneumáticos das rodas», média das distâncias percorridas por cada uma das rodas de tração do veículo (rodas motoras) numa rotação completa. A medição destas distâncias deve ser feita nas condições normais de ensaio, conforme a definição constante do requisito n.º 414, e é expressa sob a forma: “l = ... mm”. Os fabricantes dos veículos podem substituir a medição destas distâncias por um cálculo teórico que tenha em conta a distribuição do peso pelos eixos, sem carga e em ordem de marcha normal, nomeadamente com fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda de reserva e condutor. Os métodos para esse cálculo teórico são objeto de aprovação por uma autoridade nacional competente de uma Parte e só podem ser aplicados antes da ativação do tacógrafo;»

- g) Na alínea hh), a referência à «Diretiva 92/6/CEE do Conselho, na sua última redação» é substituída por «legislação aplicável de cada Parte»;
- h) Na alínea uu), a referência «a Diretiva 92/23/CEE do Conselho, na sua última redação» é substituída por «o Regulamento UNECE n.º 54»;
- i) Na alínea vv), a nota de rodapé passa a ter a seguinte redação:
- «“Número de identificação do veículo”, uma associação fixa de caracteres atribuídos a cada veículo pelo fabricante, composta por duas secções: a primeira, composta por um máximo de seis caracteres (letras ou algarismos), que identifique as características gerais do veículo, nomeadamente o tipo e o modelo; a segunda, constituída por oito caracteres dos quais os quatro primeiros podem ser letras ou algarismos e os outros quatro somente algarismos, destinada a identificar sem equívoco, em combinação com a primeira parte, um determinado veículo.»;
- j) Na alínea yy), o primeiro travessão passa a ter a seguinte redação:
- «— instalado e utilizado unicamente em veículos das categorias M1 e N1, como definidas na Resolução Consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3);»;
- k) É suprimida a alínea aaa);
- l) Na alínea ccc), a definição «data de produção» é substituída por «21 de fevereiro de 2024».

2. A secção 2 (Características gerais e funções do aparelho de controlo) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterada do seguinte modo:

m) Na secção 2.1, o último parágrafo do ponto 7), passa a ter a seguinte redação:

«Tal é feito em conformidade com o anexo 27, parte C, secção 2, artigo 4.º, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro.»;

3. A secção 3 (Requisitos de construção e funcionamento do aparelho de controlo) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterada do seguinte modo:

n) Na secção 3.20, o ponto 201) passa a ter a seguinte redação:

«Para permitir o seu processamento por outras unidades eletrónicas instaladas no veículo, a unidade-veículo deve igualmente poder transmitir os seguintes dados, utilizando uma competente ligação dedicada em série, independente de uma ligação opcional CAN a autocarro (ISO 11898 Road Vehicles – Interchange of digital information – Controller Area Network-CAN for high speed communication):

- data e hora UTC atuais,
- velocidade do veículo,
- distância total percorrida pelo veículo (odómetro),

- atividade do condutor e do ajudante selecionada no momento,
- informação quanto a um cartão tacográfico estar no momento inserido na ranhura do condutor e na ranhura do ajudante e (se for caso disso) dados identificativos dos cartões (número e país de emissão).

Adicionalmente a essa lista, podem ser transmitidos outros dados.

Estando ligada a ignição do veículo (ignition ON), esses dados devem ser transmitidos permanentemente. Com a ignição desligada (ignition OFF), pelo menos uma mudança na atividade do condutor ou do ajudante e/ou uma inserção ou retirada de um cartão tacográfico deve gerar a saída (transmissão) dos correspondentes dados. Na eventualidade de a saída de dados ter sido suspensa enquanto a ignição se mantém desligada, os mesmos devem ser disponibilizados logo que a ignição volte a ser ligada.

É necessário o consentimento do condutor quando são transmitidos os dados pessoais.»;

- o) Na secção 3.28, ponto 226-D), é suprimida a expressão “em conformidade com o artigo 12.º, n.º 5, do Regulamento (UE) n.º 165/2014»;
- 4. A secção 4 (Requisitos de construção e funcionamento dos cartões tacográficos) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterada do seguinte modo:
 - p) Na secção 4.1, ao ponto 229) é aditado o seguinte parágrafo:

«Para o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, o símbolo distintivo é GBZ»;

- q) No ponto 237), a referência ao «artigo 26.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 165/2014» é substituída pela referência ao «anexo 27, parte C, secção 2, artigo 9.º, n.º 2, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
- r) Na secção 4.4, ponto 241), a expressão «no território da Comunidade» é substituída por «no território da União e de Gibraltar.»;
5. A secção 5 (Instalação de aparelho de controlo) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterada do seguinte modo:
- s) Na secção 5.2, o ponto 397) passa a ter a seguinte redação:
- «397) Apenas no que diz respeito a veículos M1 e N1, equipados com um adaptador em conformidade com o apêndice 16 do presente anexo, e se não for possível incluir toda a informação necessária, conforme descrito no requisito n.º 396, pode utilizar-se uma placa adicional, caso em que tal placa adicional deve conter, pelo menos, os últimos quatro travessões descritos no requisito n.º 396.»;
- t) Na subsecção 5.3, ponto 402), a referência ao «artigo 22.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 165/2014» é substituída por «anexo 27, parte C, secção 2, artigo 5.º, n.º 3, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro ».

6. A secção 6 (Verificações, inspeções e reparações) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterada do seguinte modo:
- u) O proémio passa a ter a seguinte redação: «Os requisitos aplicáveis à remoção dos selos são definidos no capítulo 5.3 do presente anexo.»;
7. A secção 7 (Emissão de cartões) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterada do seguinte modo:
- v) No ponto 424), após a referência aos «Estados-Membros», insere-se «e o Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar,», e a referência ao «artigo 31.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014» é substituída por «anexo 27, parte C, secção 2, artigo 13.º, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
8. O apêndice 1 (Dicionário de dados) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterado do seguinte modo:
- w) No ponto 2.163, a referência à «Diretiva 92/23/CEE de 31.3.92 (JO L 129, p. 95)» é substituída pela referência ao «Regulamento UNECE n.º 54»;
9. O apêndice 11 (Mecanismos comuns de segurança) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterado do seguinte modo:

- x) No ponto 9.1.4 (Nível do equipamento ou aparelho: unidades-veículo), na primeira nota por baixo de CSM_78, a referência ao Regulamento (UE) n.º 581/2010 é substituída por «anexo X, parte B, secção 2, artigo 7.º, n.º 5, do presente Acordo»;
 - y) No ponto 9.1.5 (Nível do equipamento ou aparelho: cartões tacográficos), na nota por baixo de CSM_89, a referência ao Regulamento (UE) n.º 581/2010 é substituída por «anexo 27, parte B, secção 2, artigo 7.º, n.º 5, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
10. O apêndice 12 [Posicionamento baseado no sistema global de navegação por satélite (GNSS)] do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterado do seguinte modo:
- z) Na secção 2 (Características básicas do recetor GNSS), a frase «seja compatível com os serviços prestados pelo Programa Galileo e pelo Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS), conforme prevê o Regulamento (UE) n.º 1285/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho» é substituída pela frase «seja compatível com os sistemas de melhoramento de sinal baseados em satélite (SBAS)»;
11. O apêndice 13 (Interface ITS) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterado do seguinte modo:
- aa) Na secção relativa aos requisitos ITS_01, é suprimida a expressão «solicitados nos artigos 10.º e 11.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014»;

12. O apêndice 14 (Função de comunicação à distância) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterado do seguinte modo:
- No parágrafo introdutório da secção 1, é suprimida a expressão «conforme estipula o artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014»;
 - No ponto 2, segundo parágrafo, é suprimida a expressão «na aceção do seu artigo 9.º»;
 - No ponto DSC_26, é suprimida a expressão «conforme estipula o artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014»;
13. O apêndice 15 (Migração: gestão da coexistência de gerações e versões de aparelhos) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterado do seguinte modo:
- bb) na subsecção 2.2, a referência ao «anexo IC do presente regulamento» é substituída por «anexo IC do presente regulamento, tal como adaptado pelo apêndice 27-B-4-4 do anexo 27 do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
 - cc) Na subsecção 5, no requisito MIG_025, a referência ao «artigo 34.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 165/2014» é substituída por «anexo 27, parte B, secção 4, artigo 6.º, n.º 7, do Acordo relativo a Gibraltar entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro»;
14. O apêndice 16 (Adaptador para veículos das categorias M1 e N1) do anexo IC do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 é alterado do seguinte modo:
- dd) No ponto 5.1 do quadro da secção 7 (Homologação de tipo do aparelho de controlo quando é utilizado um adaptador), a referência à «Diretiva 2006/28/CE» é substituída por «Regulamento UNECE n.º 10».

PARTE C

REQUISITOS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS QUE EFETUAM O TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 281.º DO PRESENTE ACORDO

SECÇÃO 1

PESOS E DIMENSÕES

ARTIGO 1.º

Objeto e princípios

Os pesos e dimensões máximas dos veículos que podem ser utilizados nas deslocações a que se referem o artigo 276.º, n.º 1, e o artigo 277.º do presente Acordo constam do apêndice 27-C-1-1.

ARTIGO 2.º

Definições

Para efeitos da presente secção, entende-se por:

- a) «Veículo a motor», qualquer veículo provido de um motor de propulsão que circule em estrada pelos seus próprios meios;
- b) «Reboque», qualquer veículo destinado a ser atrelado a um veículo a motor, com exclusão dos semirreboques, e que, pela sua construção e organização interna, se destine ao transporte de mercadorias;
- c) «Semirreboque», qualquer veículo destinado a ser atrelado a um veículo a motor, de tal maneira que uma parte deste reboque repouse sobre o veículo a motor e uma parte substancial do seu peso e do peso da carga seja suportada pelo referido veículo, e que, pela sua construção e organização interna, se destine ao transporte de mercadorias;
- d) «Conjunto de veículos»,
 - um conjunto veículo-reboque constituído por um veículo a motor atrelado a um reboque, ou
 - um veículo articulado constituído por um veículo a motor acoplado a um semirreboque;
- e) «Veículo de transporte condicionado», qualquer veículo cujas superestruturas fixas ou móveis estejam especialmente equipadas para o transporte de mercadorias a uma temperatura controlada, e cujas paredes laterais, incluindo o isolamento, tenham pelo menos 45 milímetros de espessura;

- f) «Dimensões máximas autorizadas», as dimensões máximas de utilização de um veículo;
- g) «Peso máximo autorizado», o peso máximo de utilização de um veículo carregado;
- h) «Peso máximo autorizado por eixo», o peso máximo de utilização de um eixo ou conjunto de eixos carregado;
- i) «tonelada», o peso exercido pela unidade de massa tonelada, correspondente a 9,8 kN (quilonewton);
- j) «carga indivisível», a carga que, para efeitos de transporte rodoviário, não possa ser subdividida em duas ou mais cargas sem custos ou risco de danos exagerados e que, devido às suas dimensões ou massas, não possa ser transportada por um veículo a motor, reboque, conjunto veículo-reboque ou veículo articulado que satisfaça todas as disposições da presente secção;
- k) «Combustíveis alternativos», combustíveis ou fontes de energia que servem, pelo menos em parte, como substituto das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para os transportes e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização e para melhorar o desempenho ambiental do setor dos transportes, compostos por:
- i) eletricidade consumida em todos os tipos de veículos elétricos,
 - ii) hidrogénio,
 - iii) gás natural, incluindo o biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido – GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito – GNL),

- iv) gás de petróleo liquefeito (GPL), ou
- v) energia mecânica do armazenamento a bordo/da fonte a bordo, incluindo o calor residual;
- l) «Veículo de combustível alternativo», um veículo a motor movido total ou parcialmente por um combustível alternativo;
- m) «Veículo de emissões zero», um veículo pesado de mercadorias sem motor de combustão interna ou com um motor de combustão interna que emita menos de 1 g de CO₂/kWh; e
- n) «Operação de transporte intermodal», o transporte de um ou vários contentores ou caixas móveis, de comprimento não superior a 45 pés, em que o camião, o reboque, o semirreboque (com ou sem trator), a caixa móvel ou o contentor utilizam a estrada para a parte inicial e/ou final da deslocação e, para a outra parte, o caminho de ferro, a via navegável ou os serviços marítimos.

ARTIGO 3.º

Licenças especiais

Os veículos ou conjuntos de veículos que excedam os pesos ou dimensões máximas indicados no apêndice 27-C-1-1 só podem circular mediante autorização especial não discriminatória das autoridades competentes, ou com base num regime não discriminatório acordado caso a caso com essas autoridades, quando transportarem ou se destinarem a transportar cargas indivisíveis.

ARTIGO 4.º

Restrições locais

A presente secção não obsta à aplicação não discriminatória das disposições em matéria de circulação rodoviária em vigor em cada Parte, que permitem limitar os pesos e/ou as dimensões dos veículos em determinadas estradas ou estruturas de engenharia civil.

É nomeadamente possível impor restrições locais no que se refere às dimensões e/ou aos pesos máximos autorizados dos veículos que podem ser utilizados em determinadas zonas ou estradas, no caso de as infraestruturas não se adequarem a veículos longos e pesados, tais como centros urbanos, pequenas aldeias ou locais de particular interesse natural.

ARTIGO 5.º

Dispositivos aerodinâmicos fixados à retaguarda dos veículos ou conjuntos de veículos

1. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos aerodinâmicos podem exceder os comprimentos máximos previstos no ponto 1.1 do apêndice 27-C-1-1, a fim de permitir que esses dispositivos sejam instalados na retaguarda dos veículos ou conjuntos de veículos. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com esses dispositivos devem cumprir o disposto no ponto 1.5 do apêndice 27-C-1-1, não podendo qualquer excesso dos comprimentos máximos dar origem a um aumento do comprimento da carga desses veículos ou conjuntos de veículos.

2. Os dispositivos aerodinâmicos referidos no n.º 1 devem cumprir os seguintes requisitos operacionais:

- a) Em circunstâncias em que a segurança dos outros utentes da estrada ou do condutor esteja em risco, devem ser rebatidos, recolhidos ou removidos pelo condutor;
- b) Se excederem 500 mm de comprimento em posição de utilização, os dispositivos e equipamentos aerodinâmicos devem ser retráteis ou rebatíveis;
- c) A sua utilização em infraestruturas rodoviárias urbanas e interurbanas deve ter em conta as características especiais das zonas onde o limite de velocidade seja inferior ou igual a 50 km/h e onde seja mais provável estarem presentes utentes vulneráveis da estrada; e
- d) Quando recolhidos/rebatidos, não devem exceder em mais de 20 cm o comprimento máximo autorizado.

ARTIGO 6.º

Cabinas aerodinâmicas

Os veículos ou conjuntos de veículos podem exceder os comprimentos máximos fixados no ponto 1.1 do apêndice 27-C-1-1, desde que as cabinas melhorem o desempenho aerodinâmico, a eficiência energética e o desempenho em matéria de segurança. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com essas cabinas devem cumprir o disposto no ponto 1.5 do apêndice 27-C-1-1, não podendo qualquer excesso dos comprimentos máximos dar origem a um aumento da capacidade de carga desses veículos.

ARTIGO 7.º

Operações de transporte intermodal

1. Os comprimentos máximos previstos no ponto 1.1 do apêndice 27-C-1-1, sob reserva do disposto no artigo 6.º, e a distância máxima prevista no ponto 1.6 do apêndice 27-C-1-1, podem ser excedidos em 15 cm no caso dos veículos ou conjuntos de veículos utilizados no transporte de contentores de 45 pés ou de caixas móveis de 45 pés, vazios ou carregados, desde que o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel em questão faça parte de uma operação de transporte intermodal realizada de acordo com as condições estabelecidas por cada Parte.
2. Para as operações de transporte intermodal, o peso máximo autorizado dos veículos articulados de cinco ou seis eixos pode ser excedida de duas toneladas na combinação indicada no ponto 2.2.2, alínea a), do apêndice 27-C-1-1 e de quatro toneladas na combinação indicada no ponto 2.2.2, alínea b), do apêndice 27-C-1-1. O peso máximo autorizado destes veículos é de 44 toneladas.

ARTIGO 8.º

Prova de conformidade

1. Como prova do cumprimento do disposto na presente secção, os veículos a que se aplica devem ostentar uma das seguintes provas:

- a) Uma combinação das duas placas seguintes:
- chapa regulamentar do fabricante, constituída por uma placa ou rótulo, afixado pelo fabricante num veículo que apresenta as características técnicas principais necessárias para a identificação do veículo e fornece às autoridades competentes a informação pertinente referente às massas máximas em carga admissíveis; e
 - uma placa relativa às dimensões, na medida do possível, afixada junto à chapa regulamentar do fabricante e que contém as seguintes informações:
 - i) nome do fabricante;
 - ii) número de identificação do veículo,
 - iii) comprimento (L) do veículo a motor, do reboque ou do semirreboque,
 - iv) largura (W) do veículo a motor, do reboque ou do semirreboque, e

v) dados para a medição do comprimento dos conjuntos de veículos:

- a distância (a) entre a dianteira do veículo a motor e o centro do seu dispositivo de engate (gancho ou prato de engate); tratando-se de um prato de engate com vários pontos de engate, é necessário indicar os valores mínimo e máximo ($_{\min}$ e $_{\max}$),
- a distância (b) entre o centro do dispositivo de engate do reboque (olhal) ou do semirreboque (cabeçote de engate) e a traseira do reboque ou do semirreboque; tratando-se de um dispositivo com vários pontos de engate, é necessário indicar os valores mínimo e máximo ($_{\min}$ e $_{\max}$);

O comprimento de um conjunto de veículos é o comprimento medido com o veículo a motor e o reboque ou semirreboque alinhados um atrás do outro.

- b) Uma placa que contenha as informações sobre as duas placas referidas na alínea a); ou
- c) Um documento único emitido pelas autoridades competentes de uma Parte ou, no caso da União, o Estado-Membro em que o veículo está matriculado ou foi posto em circulação, que contenha as mesmas informações que as placas referidas na alínea a). Esse documento deve ser conservado num local facilmente acessível para inspeção e adequadamente protegido.

2. Se as características do veículo deixarem de corresponder às indicadas na prova de conformidade, a Parte ou, no caso da União, o Estado-Membro em que o veículo está matriculado ou foi posto em circulação deve tomar as medidas necessárias para garantir que a prova de conformidade seja devidamente alterada.

3. As placas e os documentos referidos no n.º 1 são reconhecidos pelas Partes como a prova de conformidade dos veículos prevista na presente secção.

ARTIGO 9.º

Garantia do cumprimento

1. Cada Parte toma medidas específicas a fim de identificar os veículos ou conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de exceder o peso máximo autorizado e que deverão, por isso, ser controlados pelas respetivas autoridades competentes a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente secção. Tal pode ser feito com o auxílio de sistemas automáticos instalados na infraestrutura rodoviária ou por meio de equipamento de pesagem instalado a bordo dos veículos. O equipamento de pesagem instalado a bordo deve ser exato e fiável, plenamente interoperável e compatível com todos os tipos de veículos.

2. As Partes não podem exigir que sejam instalados equipamentos de pesagem a bordo de veículos ou conjuntos de veículos matriculados na outra Parte.

3. Caso sejam utilizados sistemas automáticos para detetar violações da presente secção e para impor sanções, estes devem ser certificados. Caso esses sistemas automáticos sejam utilizados apenas para efeitos de identificação, não precisam de ser certificados.

4. Em conformidade com a Parte A, artigo 14.º, as Partes garantem a troca de informações entre as respetivas autoridades competentes sobre as infrações e sanções relacionadas com o presente artigo.

**PESOS E DIMENSÕES MÁXIMAS
DOS VEÍCULOS E CARACTERÍSTICAS CONEXAS**

1. Dimensões máximas autorizadas para os veículos (em metros; «m»)

1.1 Comprimento máximo:

– veículo a motor	12,00 m
– reboque	12,00 m
– veículo articulado	16,50 m
– conjunto veículo-reboque	18,75 m

1.2 Largura máxima:

a) Todos os veículos, com exceção dos veículos referidos na alínea b)	2,55 m
b) Superestruturas dos veículos de transporte condicionado ou contentores ou caixas móveis condicionados transportados por veículos	2,60 m

1.3. Altura máxima (todos os veículos) 4,00 m

- 1.4. Nas dimensões definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 estão compreendidas as superestruturas amovíveis e os dispositivos de carga normalizados, como contentores.
- 1.5. Qualquer veículo a motor ou conjunto de veículos em movimento deve poder girar dentro de uma coroa circular com um raio exterior de 12,50 m e um raio interior de 5,30 m.
- 1.6. Distância máxima entre o eixo do cabeçote de engate e a retaguarda de um semirreboque 12,00 m
- 1.7. Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do comboio rodoviário do ponto externo mais avançado da área de carga por detrás da cabina para o ponto mais recuado do reboque do conjunto, menos a distância entre a retaguarda do veículo trator e a frente do reboque 15,65 m
- 1.8. Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do comboio rodoviário do ponto externo mais avançado da área de carga por detrás da cabina para o ponto mais recuado do reboque do conjunto 16,40 m
2. Peso máximo autorizado dos veículos (em toneladas)
- 2.1 Veículos que fazem parte de um conjunto de veículos
- 2.1.1 Reboque de 2 eixos 18 toneladas
- 2.1.2 Reboque de 3 eixos 24 toneladas

2.2 Conjuntos de veículos

No caso dos conjuntos de veículos que incluam veículos movidos a combustíveis alternativos ou com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos na presente secção são acrescidos do peso adicional da tecnologia de combustíveis alternativos ou de emissões nulas, com um máximo de 1 tonelada e 2 toneladas, respetivamente.

2.2.1 Conjunto veículo-reboque com 5 ou 6 eixos

- a) Veículo a motor de 2 eixos com reboque de 3 eixos 40 toneladas
- b) Veículo a motor de 3 eixos com reboque de 2 ou 3 eixos 40 toneladas

2.2.2 Veículos articulados de 5 ou 6 eixos

- a) Veículo a motor de 2 eixos com semirreboque de 3 eixos 40 toneladas
- b) Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos 40 toneladas

2.2.3. Comboios rodoviários de 4 eixos compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um reboque de 2 eixos

36 toneladas

2.2.4. Veículos articulados de 4 eixos compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um semirreboque de 2 eixos, se a distância entre os eixos do semirreboque:

- for igual ou superior a 1,3 m e igual ou inferior a 1,8 m 36 toneladas
- for superior a 1,8 m 36 toneladas

(+ 2 t de tolerância se forem respeitados o peso máximo autorizado do veículo a motor (18 t) e o peso máximo autorizado do eixo duplo do semirreboque (20 t) e se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e suspensão pneumática ou suspensão equivalente)

2.3 Veículos a motor

No caso dos veículos movidos a combustíveis alternativos ou com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos nas subsecções 2.3.1 e 2.3.2 são acrescidos do peso adicional da tecnologia de combustíveis alternativos ou de emissões nulas, com um máximo de 1 tonelada e 2 toneladas, respetivamente.

2.3.1. Veículos a motor de 2 eixos 18 toneladas

2.3.2. Veículos a motor de 3 eixos 25 toneladas (26 toneladas se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou suspensão equivalente ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não exceder 9,5 toneladas)

2.3.3. Veículos a motor de 4 eixos com 2 eixos diretores 32 toneladas se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou suspensão equivalente ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não exceder 9,5 toneladas

3. Peso máximo autorizado dos eixos dos veículos (em toneladas)

3.1. Eixos simples

Eixo não-motor simples 10 toneladas

3.2. Eixos duplos dos reboques e semirreboques

A soma dos pesos por eixo de um eixo duplo não pode exceder, se a distância (d) entre os eixos for:

- | | |
|---|--------------|
| – inferior a 1,0 m ($d < 1,0$ m) | 11 toneladas |
| – igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) | 16 toneladas |
| – igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) | 18 toneladas |
| – igual ou superior a 1,8 m ($1,8 \leq d$) | 20 toneladas |

3.3. Eixos triplos dos reboques e semirreboques

A soma dos pesos por eixo de um eixo triplo não pode exceder, se a distância (d) entre os eixos for:

inferior ou igual a 1,3 m ($d \leq 1,3$)

21 toneladas

superior a 1,3 m e inferior ou igual a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)

24 toneladas

3.4. Eixo motor

Eixo motor dos veículos referidos nos pontos 2.2. e 2.3

11,5 toneladas

3.5. Eixos duplos dos veículos a motor

A soma dos pesos por eixo de um eixo duplo não pode exceder, se a distância (d) entre os eixos for:

- inferior a 1,0 m ($d < 1,0$ m) 11,5 toneladas
- igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3$ m) 16 toneladas
- igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8$ m) 18 toneladas (19 toneladas se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou suspensão equivalente ou se cada ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não exceder 9,5 toneladas)

4. Outras características dos veículos

4.1 Todos os veículos

O peso suportado pelos eixos ou eixos motores de um veículo ou de um conjunto de veículos não pode ser inferior a 25 % do peso total em carga do veículo ou conjunto de veículos.

4.2. Comboios rodoviários

A distância entre o eixo da retaguarda do veículo a motor e o eixo da frente do reboque não pode ser inferior a 3,00 metros.

4.3. Peso máximo autorizado em função da distância entre eixos

O peso máximo autorizado, em toneladas, de um veículo a motor de 4 eixos não pode exceder cinco vezes a distância, em metros, entre as linhas dos eixos extremos do veículo.

4.4. Semirreboques

A distância medida horizontalmente entre o eixo da cavilha de engate e qualquer ponto da dianteira do semirreboque não pode ser superior a 2,04 metros.

SECÇÃO 2

REQUISITOS APLICÁVEIS AOS TACÓGRAFOS, CARTÕES DE CONDUTOR E CARTÕES DE OFICINA

ARTIGO 1.º

Objeto e princípios

A presente secção estabelece os requisitos aplicáveis aos veículos que são objeto da parte B, secção 2, do presente anexo, no respeitante à instalação, ensaio e controlo dos tacógrafos a que se refere o artigo 281.º, n.º 2, do presente Acordo.

ARTIGO 2.º

Definições

1. Para efeitos da presente secção, aplicam-se as definições constantes da parte B, secção 2, artigo 2.º, e secção 4, artigo 2.º, do presente anexo.

2. Além das definições referidas no n.º 1, para efeitos da presente secção, entende-se por:
- a) «Unidade-veículo», o tacógrafo, excluindo o sensor de movimentos e os cabos que o ligam. A unidade pode ser única ou consistir em diversas unidades distribuídas pelo veículo, desde que cumpra os requisitos de segurança da presente secção; a unidade-veículo inclui, nomeadamente, uma unidade de processamento, uma memória de dados, uma função de medição do tempo, duas interfaces para cartões inteligentes (condutor e ajudante), uma impressora, um ecrã de visualização, conectores e instrumentos para a introdução de dados do utilizador;
 - b) «Sensor de movimentos», o componente do tacógrafo que emite um sinal representativo da velocidade do veículo e/ou da distância percorrida;
 - c) «Cartão de controlo», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de uma Parte a uma autoridade nacional responsável pelo controlo, que identifica o organismo e, a título facultativo, o agente de controlo e que permite o acesso aos dados registados na memória, nos cartões de condutor e, a título facultativo, nos cartões de oficina, para leitura, impressão e/ou descarregamento;
 - d) «Cartão de oficina», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de uma Parte a elementos designados de um fabricante ou instalador de tacógrafos, de um fabricante de veículos ou de uma oficina, aprovados por essa Parte, que identifica o titular do cartão e permite o ensaio, calibração e ativação de tacógrafos, e/ou o descarregamento a partir de tacógrafos;
 - e) «Ativação», a fase no decurso da qual o tacógrafo se torna plenamente operacional e executa todas as funções, incluindo as de segurança, através do recurso a um cartão de oficina;

- f) «Calibração», no caso de um tacógrafo digital, atualização ou confirmação dos parâmetros do veículo, incluindo a identificação e as características do veículo, a manter na memória dos dados com recurso a um cartão de oficina;
- g) «Descarga» de um tacógrafo digital ou inteligente, copiar, juntamente com a assinatura digital, uma parte ou um conjunto completo de ficheiros de dados registados na memória de dados da unidade-veículo ou na memória de um cartão tacográfico, desde que este processo não altere ou suprima nenhum dado armazenado;
- h) «Falha», uma operação anormal detetada pelo tacógrafo digital que pode resultar de uma deficiência ou avaria do equipamento;
- i) «Instalação», a montagem de um tacógrafo num veículo;
- j) «Inspeção periódica», um conjunto de operações destinadas a verificar se o tacógrafo funciona corretamente, se as suas características de regulação correspondem aos parâmetros do veículo e se não há dispositivos de manipulação fixados ao tacógrafo;
- k) «Reparação», uma reparação de um sensor de movimentos ou de uma unidade-veículo que exige que a sua fonte de alimentação energética seja desligada, ou desligada de outros componentes do tacógrafo, ou que se abra esse sensor ou essa unidade;
- l) «Interoperabilidade», a capacidade dos sistemas e dos processos industriais que lhes estão subjacentes para trocar dados e partilhar informações;
- m) «Interface», uma instalação entre sistemas que fornece os meios de comunicação através dos quais estes podem ligar-se e interagir;

- n) «Medição de tempo», um registo digital permanente da data e do tempo universal coordenado (UTC); e
- o) «Sistema de mensagens TACHOnet», o sistema de mensagens conforme com as especificações técnicas definidas nos anexos I a VII do Regulamento de Execução (UE) 2016/68 da Comissão¹⁰.

ARTIGO 3.º

Instalação

1. Os tacógrafos a que se refere o n.º 2 devem ser instalados em veículos:
 - a) Nos casos em que a massa máxima autorizada dos veículos, incluindo reboques ou semirreboques, é superior a 3,5 toneladas; ou
 - b) A partir de 1 de julho de 2026, nos casos em que a massa máxima autorizada dos veículos, incluindo reboques ou semirreboques, é superior a 2,5 toneladas.
2. Os tacógrafos são:
 - a) No caso dos veículos que entraram pela primeira vez em circulação antes de 1 de maio de 2006, um tacógrafo analógico;

¹⁰ Regulamento de Execução (UE) 2016/68 da Comissão, de 21 de janeiro de 2016, relativo aos procedimentos comuns e às especificações necessárias para a interconexão dos registos eletrónicos dos cartões de condutor (JO UE L 15 de 22.1.2016, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- b) No caso dos veículos que entraram em circulação pela primeira vez entre 1 de maio de 2006 e 30 de setembro de 2011, a primeira versão do tacógrafo digital;
 - c) No caso dos veículos que entraram em circulação pela primeira vez entre 1 de outubro de 2011 e 30 de setembro de 2012, a segunda versão do tacógrafo digital;
 - d) No caso dos veículos que entraram em circulação pela primeira vez entre 1 de outubro de 2012 e 14 de junho de 2019, a terceira versão do tacógrafo digital;
 - e) No caso dos veículos matriculados pela primeira vez entre 15 de junho de 2019 e até dois anos após a entrada em vigor das especificações detalhadas a que se refere a parte B, secção 4, artigo 2.º, n.º 2, alínea h), um tacógrafo inteligente 1; e
 - f) No caso dos veículos matriculados pela primeira vez mais de dois anos após a entrada em vigor das especificações detalhadas a que se refere a parte B, secção 4, artigo 2.º, n.º 2, alínea h), um tacógrafo inteligente 2.
3. Cada Parte pode isentar da aplicação da presente secção os veículos referidos na Parte B, secção 2, artigo 8.º, n.º 3 do presente anexo.
4. Cada Parte pode isentar da aplicação da presente secção os veículos afetos aos transportes aos quais tenha sido concedida uma derrogação em conformidade com a Parte B, secção 2, artigo 8.º, n.º 4, do presente anexo. Sempre que aplicar o presente número, cada Parte informa imediatamente a outra Parte.

5. No prazo de três anos a contar do final do ano de entrada em vigor das especificações técnicas detalhadas do tacógrafo inteligente 2, os veículos mencionados no n.º 1, alínea a), que estejam equipados com um tacógrafo analógico ou com um tacógrafo digital devem estar equipados com um tacógrafo inteligente 2 quando operem no território de uma Parte que não aquela em que estão registados.
6. No prazo de quatro anos a contar da entrada em vigor das especificações técnicas detalhadas do tacógrafo inteligente 2, os veículos mencionados no n.º 1, alínea a), que estejam equipados com um tacógrafo inteligente 1 devem estar equipados com um tacógrafo inteligente 2 quando operem no território de uma Parte que não aquela em que estão registados.
7. A partir de 1 de julho de 2026, os veículos mencionados no n.º 1, alínea b), devem estar equipados com um tacógrafo inteligente 2 quando operem no território de uma Parte que não aquela em que estão registados.
8. Nenhuma disposição da presente secção afeta a aplicação, no território da União, aos transportadores rodoviários de mercadorias da União, das regras da União em matéria de aparelho de controlo no transporte rodoviário.

ARTIGO 4.º

Proteção de dados

1. Cada Parte garante que o tratamento de dados pessoais no contexto da presente secção é efetuado exclusivamente para efeitos de verificação do cumprimento da presente secção.

2. Cada Parte assegura, designadamente, que os dados pessoais são protegidos contra outras utilizações que não as estritamente referidas no n.º 1, no que diz respeito:
- a) À utilização de um sistema global de navegação por satélite (GNSS) para o registo de dados de localização, tal como referido nas especificações técnicas do tacógrafo inteligente 1 e do tacógrafo inteligente 2;
 - b) Ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os cartões de condutor a que se refere o artigo 13.º, nomeadamente ao intercâmbio transnacional desses dados com partes terceiras; e
 - c) À conservação de registos pelos transportadores rodoviários de mercadorias a que se refere o artigo 15.º.
3. O tacógrafo digital é concebido de modo a assegurar a privacidade. Só os dados necessários para os efeitos referidos no n.º 1 podem ser tratados.
4. Os proprietários dos veículos, os transportadores rodoviários de mercadorias e quaisquer outras entidades visadas devem cumprir as disposições aplicáveis em matéria de proteção de dados pessoais.

ARTIGO 5.º

Instalação e reparação

1. Só são autorizados a efetuar operações de instalação e de reparação do tacógrafo os instaladores, as oficinas ou os fabricantes de veículos aprovados para esse efeito pelas autoridades competentes de uma Parte em conformidade com o artigo 7.º.

2. Os instaladores, oficinas ou fabricantes de veículos aprovados selam o tacógrafo depois de terem confirmado que está a funcionar corretamente e, em especial, de modo a garantir que nenhum dispositivo é capaz de manipular ou alterar os dados registados.
3. Os instaladores, oficinas ou fabricantes de veículos aprovados apõem uma marca especial nas selagens que efetuarem e, além disso, introduzem os dados eletrónicos de segurança que permitirão efetuar os controlos de autenticação dos tacógrafos digitais, tacógrafos inteligentes 1 ou tacógrafos inteligentes 2. Cada Parte mantém e publica um registo das marcas e dos dados eletrónicos de segurança utilizados, bem como as informações necessárias relativas aos dados eletrónicos de segurança utilizados.
4. A conformidade da instalação do tacógrafo com os requisitos da presente secção é certificada pela chapa da instalação aposta de modo a que seja claramente visível e facilmente acessível.
5. Os componentes do tacógrafo devem ser selados. Devem ser seladas todas as conexões ao tacógrafo que sejam potencialmente vulneráveis a manipulações, incluindo a conexão entre o sensor de movimentos e a caixa de velocidades, e a chapa da instalação, se for caso disso.

O selo apenas deve ser retirado ou quebrado:

- pelos instaladores ou oficinas aprovados pelas autoridades competentes nos termos do artigo 7.º para efeitos de reparação, manutenção ou recalibração do tacógrafo ou por funcionários de controlo devidamente formados e, se necessário, autorizados para efeitos de controlo, ou
- para efeitos de reparação ou modificação do veículo que afetem o selo. Nesse caso, deve ser conservado a bordo do veículo uma declaração escrita que mencione a data e a hora em que o selo foi quebrado, bem como os motivos para a retirada do selo.

Os selos retirados ou quebrados são substituídos sem demora injustificada por um instalador ou oficina aprovados e no máximo no prazo de sete dias a contar da sua retirada ou quebra. Se os selos tiverem sido retirados ou quebrados para efeitos de controlo, podem ser substituídos, sem demora injustificada, por um agente de controlo com um equipamento para selagem e com uma marca especial única.

Se um agente de controlo retirar um selo, o cartão de controlo é inserido no tacógrafo a partir do momento em que o selo é retirado até que a inspeção tenha terminado, inclusive se for colocado um novo selo. O agente de controlo emite uma declaração escrita incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

- número de identificação do veículo,
- nome do agente,
- autoridade de controlo e país,
- número do cartão de controlo,
- número do selo retirado,
- data e hora da retirada do selo, e
- número do novo selo, se o agente de controlo o tiver colocado.

Antes da substituição do selo, uma oficina aprovada procede ao controlo e calibragem do tacógrafo, exceto se o selo tiver sido retirado ou quebrado para efeitos de controlo e tiver sido substituído por um agente de controlo.

ARTIGO 6.º

Inspeções dos tacógrafos

1. Os tacógrafos são submetidos a inspeções periódicas realizadas por oficinas aprovadas. Inspeções regulares são efetuadas pelo menos de dois em dois anos.
2. As inspeções a que se refere o n.º 1 devem incluir pelo menos as seguintes verificações:
 - instalação correta do tacógrafo adequado ao veículo,
 - correto funcionamento do tacógrafo,
 - presença da marca de homologação no tacógrafo,
 - presença da chapa de instalação,
 - integridade e eficácia de todos os selos,
 - ausência de dispositivos de manipulação fixados ao tacógrafo ou vestígios da utilização de tais dispositivos, e
 - medida do pneumático e circunferência efetiva dos pneumáticos.
3. As oficinas elaboram um relatório de inspeção nos casos em que tenha sido necessário corrigir irregularidades do funcionamento do tacógrafo na sequência quer de uma inspeção periódica, quer de uma inspeção realizada a pedido da autoridade nacional competente. Tais oficinas conservam uma lista de todos os relatórios de inspeção.

4. Os relatórios de inspeção são conservados pelo período mínimo de dois anos a contar da data da sua elaboração. Cada Parte decide se os relatórios de inspeção devem ser conservados ou enviados à autoridade competente durante esse período. Quando os relatórios das inspeções forem conservados pela oficina, esta disponibiliza os relatórios das inspeções e calibrações realizadas durante aquele período à autoridade competente, quando esta o solicite.

ARTIGO 7.º

Aprovação de instaladores, oficinas e fabricantes de veículos

1. Cada Parte ou, no caso da União, cada Estado-Membro aprova, submete a controlo regular e certifica os instaladores, oficinas e fabricantes de veículos autorizados a realizar instalações, verificações, inspeções e reparações dos tacógrafos.

2. Cada Parte ou, no caso da União, cada Estado-Membro certifica-se de que os instaladores, as oficinas e os fabricantes de veículos são competentes e fiáveis. Para tal, definem e publicam um conjunto de procedimentos nacionais claros e asseguram o cumprimento dos seguintes critérios mínimos:

- a) Formação adequada do pessoal;
- b) Disponibilidade do equipamento necessário para realizar os ensaios e operações em causa; e
- c) Boa reputação dos instaladores, oficinas e fabricantes de veículos.

3. Os instaladores e oficinas aprovados são submetidos a auditorias nos seguintes termos:
- a) Os instaladores e oficinas aprovados são submetidos pelo menos de dois em dois anos a uma auditoria, que terá por objeto os procedimentos por eles aplicados durante o manuseamento do tacógrafo. A auditoria incidirá, em especial, nas medidas de segurança adotadas e no manuseamento dos cartões de oficina. As partes ou, no caso da União, os Estados-Membros podem efetuar essas auditorias sem realizar uma visita ao local; e
 - b) São igualmente realizadas auditorias técnicas sem aviso prévio a instaladores e oficinas aprovados, tendo em vista a verificação das calibrações, inspeções e instalações realizadas. Essas auditorias abrangerão, anualmente, pelo menos 10 % dos instaladores e oficinas aprovados.
4. Cada Parte e as respetivas autoridades competentes adotam as medidas adequadas para prevenir conflitos de interesses entre instaladores ou oficinas e transportadores rodoviários de mercadorias. Em particular, se houver sério risco de conflito de interesses, são tomadas outras medidas concretas para assegurar o cumprimento da presente secção por parte dos instaladores ou oficinas.
5. As autoridades competentes de cada Parte suspendem temporariamente ou revogam a aprovação dos instaladores, oficinas e fabricantes de veículos que não cumpram as obrigações que lhes incumbem por força da presente secção.

ARTIGO 8.º

Cartões de oficina

1. A validade do cartão de oficina não pode ser superior a um ano. Quando proceder à renovação do cartão de oficina, a autoridade competente verifica se o instalador, a oficina ou o fabricante de veículos satisfaz os critérios enunciados no artigo 7.º, n.º 2.
2. A autoridade competente procede à renovação do cartão de oficina no prazo de quinze dias úteis a contar da data de receção de um pedido de renovação válido e de toda a documentação necessária. Em caso de danificação, mau funcionamento, extravio ou roubo do cartão de oficina, a autoridade competente fornece um cartão de substituição no prazo de cinco dias úteis após a receção de um pedido circunstanciado nesse sentido. As autoridades competentes conservam um registo dos cartões extraviados, roubados ou defeituosos.
3. Se revogar a aprovação de instaladores, oficinas ou fabricantes de veículos, a título do artigo 7.º, a Parte ou, no caso da União, o Estado-Membro deve apreender igualmente os cartões de oficina que lhes tenham sido emitidos.
4. Cada Parte toma todas as providências necessárias para evitar o risco de falsificação dos cartões de oficina distribuídos aos instaladores, oficinas e fabricantes de veículos aprovados.

ARTIGO 9.º

Emissão dos cartões de condutor

1. O cartão de condutor é emitido, a pedido do condutor, pela autoridade competente da Parte em que este tenha a sua residência normal. Se tiverem dúvidas quanto à validade da declaração de residência normal, ou para efeitos de certos controlos específicos, as autoridades competentes da Parte que emite o cartão de condutor podem exigir ao condutor outros elementos de informação ou provas suplementares.

Para efeitos do presente artigo, por «residência normal» entende-se o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais ou, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, em consequência de vínculos pessoais indicadores da ligação entre ela própria e o local onde vive.

Todavia, no caso de uma pessoa cujos vínculos profissionais se situem num local diferente daquele em que tem os seus vínculos pessoais e que, por esse facto, é levada a residir alternadamente em diferentes locais situados nas duas Partes, considera-se que a residência normal se situa no local onde tem os seus vínculos pessoais, na condição de essa pessoa aí regressar regularmente. Esta última condição não é exigida quando a pessoa em questão efetue uma estadia numa Parte para cumprimento de uma missão de duração determinada.

2. Em casos excecionais devidamente justificados, cada Parte ou, no caso da União, um Estado-Membro, pode emitir um cartão de condutor temporário e não renovável, válido por um período máximo de 185 dias, para um condutor que não tenha residência habitual no território de uma Parte, desde que esse condutor se encontre numa relação de direito do trabalho com uma empresa estabelecida na Parte emissora e desde que apresente um certificado de motorista sempre que necessário.

3. As autoridades competentes da Parte de emissão tomam as medidas necessárias para se certificarem de que o requerente ainda não é titular de nenhum cartão de condutor válido e personalizam o cartão, assegurando que os respetivos dados sejam visíveis e seguros.
4. A validade do cartão de condutor não será superior a cinco anos.
5. Nenhum cartão de condutor válido pode ser apreendido ou suspenso, salvo se a autoridade competente de uma Parte verificar que foi falsificado ou que o condutor utiliza cartão alheio ou obtido mediante declarações e/ou documentos falsos. Se um cartão emitido for apreendido ou suspenso por uma Parte ou, no caso da União, por um Estado-Membro que não seja a Parte de emissão, ou, no caso da União, que não seja o Estado-Membro de emissão, este devolve o mais rapidamente possível o cartão às autoridades da Parte ou, no caso da União, às autoridades do Estado-Membro que o emitiu, indicando os motivos da apreensão ou suspensão. Se for previsível que a restituição do cartão dure mais de duas semanas, a Parte que tiver apreendido ou suspenso o cartão ou, no caso da União, o Estado-Membro que tiver apreendido ou suspenso o cartão, informa desse facto a Parte de emissão ou, no caso da União, o Estado-Membro de emissão, no prazo dessas duas semanas, dos motivos da apreensão ou suspensão.
6. A autoridade competente da Parte de emissão pode exigir a um condutor a substituição do seu cartão de condutor por um novo, se tal for necessário para cumprir as especificações técnicas pertinentes.
7. Cada Parte toma todas as medidas necessárias para prevenir a falsificação dos cartões de condutor.

8. O presente artigo não impede uma Parte ou, no caso da União, um Estado-Membro de emitir um cartão de condutor a um condutor que tenha a sua residência normal numa parte do território dessa Parte em que não é aplicável o presente anexo, desde que, nesses casos, sejam aplicadas as disposições pertinentes da presente secção.

ARTIGO 10.º

Renovação dos cartões de condutor

1. No caso de a Parte em que o condutor tiver a sua residência normal ser diferente daquela que emitiu o cartão atual, e se às autoridades da Parte em que o condutor tiver a sua residência normal for pedida a renovação do cartão, essas autoridades informam as autoridades que tiverem emitido o antigo cartão das razões dessa renovação.

2. Se for pedida a renovação de um cartão prestes a caducar, a autoridade competente fornece um novo cartão antes da data de caducidade, desde que o pedido lhe seja dirigido no prazo previsto na parte B, secção 4, artigo 5.º.

ARTIGO 11.º

Furto, roubo, extravio ou defeito dos cartões de condutor

1. A autoridade de emissão conserva um registo dos cartões emitidos, roubados, extraviados ou defeituosos, durante um período pelo menos correspondente ao da validade.

2. Em caso de danificação, mau funcionamento, extravio, furto ou roubo do cartão de condutor, as autoridades competentes da Parte em que o condutor tem a sua residência normal fornecem um cartão de substituição no prazo de oito dias úteis a contar da receção de um pedido circunstanciado para esse efeito.

ARTIGO 12.º

Aceitação mútua dos cartões de condutor

1. Cada Parte aceita os cartões de condutor emitidos pela outra Parte.
2. Sempre que um condutor titular de um cartão válido emitido por uma Parte fixe noutra Parte a sua residência normal e requeira a troca do seu cartão por outro cartão de condutor equivalente, caberá à parte ou, no caso da União, ao Estado-Membro que efetuar a troca verificar se o cartão apresentado é ainda válido.
3. As partes ou, no caso da União, os Estados-Membros que efetuem uma troca devem devolver o antigo cartão às autoridades da Parte de emissão ou, no caso da União, às autoridades do Estado-Membro de emissão, indicando os motivos da troca.
4. Sempre que uma Parte ou, no caso da União, um Estado-Membro substitua ou troque um cartão de condutor, a substituição ou troca, bem como qualquer substituição subsequente ou troca, será registada nessa Parte ou, no caso da União, nesse Estado-Membro.

ARTIGO 13.º

Intercâmbio eletrónico de informações sobre cartões de condutor

1. A fim de se certificarem de que o requerente ainda não é titular de um cartão de condutor válido, as Partes ou, no caso da União, os Estados-Membros mantêm, por um período equivalente, pelo menos, ao período de validade dos cartões, registos eletrónicos nacionais com as seguintes informações sobre os cartões de condutor:

- nome e apelido do condutor,
- data e, se for conhecido, local de nascimento do condutor,
- número da carta de condução válida e respetivo país de emissão (se for caso disso),
- situação do cartão de condutor, e
- número do cartão de condutor.

2. Os registos eletrónicos das Partes ou, no caso da União, dos Estados-Membros devem estar interligados e acessíveis em todo o território das Partes, por meio do sistema de mensagens TACHOnet ou um sistema compatível. Em caso de utilização de um sistema compatível, o intercâmbio de dados eletrónicos com a outra Parte deve ser possível através do sistema de mensagens TACHOnet.

3. Quando procederem à emissão, substituição e, se necessário, renovação de cartões de condutor, as Partes ou, no caso da União, os Estados-Membros verificam, mediante intercâmbio eletrónico de dados, se os condutores não são já titulares de outro cartão válido. Apenas são trocados os dados que forem estritamente necessários para esta verificação.
4. Os agentes de controlo podem ter acesso ao registo eletrónico para verificar a situação dos cartões de condutor.

ARTIGO 14.º

Regulação dos tacógrafos

1. O tacógrafo digital não deve ser regulado de molde a passar automaticamente para uma categoria de atividade específica uma vez o motor do veículo ou a ignição desligados, a menos que o condutor continue a poder escolher manualmente a categoria de atividade adequada.
2. Os veículos não podem estar equipados com mais do que um tacógrafo, salvo para efeitos de ensaios de campo.
3. Cada Parte proíbe a produção, distribuição, publicidade e/ou venda de dispositivos construídos para e/ou destinados à manipulação de tacógrafos.

ARTIGO 15.º

Responsabilidade dos transportadores rodoviários de mercadorias

1. Cabe aos transportadores rodoviários de mercadorias assegurar que os seus condutores estão devidamente formados e instruídos sobre o bom funcionamento do tacógrafo, seja ele digital, inteligente ou analógico, e efetuar controlos regulares para velar por que os seus condutores façam uma utilização correta do tacógrafo e não lhes dar incentivos diretos nem indiretos que possam fomentar a má utilização do tacógrafo.

Os transportadores rodoviários de mercadorias distribuem aos condutores dos veículos equipados com tacógrafo analógico um número suficiente de folhas de registo, tendo em conta o carácter individual das folhas de registo, a duração do serviço e a eventual necessidade de substituir as folhas de registo danificadas ou apreendidas por um agente de controlo autorizado. Os transportadores rodoviários de mercadorias entregam aos condutores apenas folhas de modelo homologado, adequadas ao aparelho instalado no veículo.

Os transportadores rodoviários de mercadorias certificam-se de que, tendo em conta a duração do serviço, a impressão de dados a partir do tacógrafo a pedido de um agente de controlo pode ser corretamente efetuada em caso de controlo.

2. Os transportadores rodoviários de mercadorias devem conservar as folhas de registo e impressões, sempre que estas últimas tiverem sido feitas em cumprimento da Parte B, secção 4, artigo 9.º, do presente anexo, por ordem cronológica e de forma legível, durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização e remeter uma cópia aos condutores interessados, caso estes o solicitem. Os transportadores rodoviários de mercadorias remetem também aos condutores interessados que o solicitem cópias dos dados descarregados do cartão do condutor, em conjunto com impressões dessas cópias. As folhas de registo, impressões e dados descarregados devem ser apresentados ou entregues, a pedido, aos agentes de controlo autorizados.

3. Os transportadores rodoviários de mercadorias são responsáveis pelas violações do disposto na presente secção ou na parte B, secção 4, do presente anexo, cometidas pelos seus condutores ou por condutores à sua disposição. Todavia, cada Parte pode tornar essa responsabilidade dependente da infração, por parte do transportador rodoviário de mercadorias, do n.º 1, primeiro parágrafo, do presente artigo e Parte B, secção 2, artigo 7.º, n.ºs 1 e 2, do presente anexo.

ARTIGO 16

Procedimentos para os transportadores rodoviários de mercadorias em caso de mau funcionamento do aparelho

1. Em caso de avaria ou funcionamento defeituoso do tacógrafo, o transportador rodoviário de mercadorias deve, assim que as circunstâncias o permitam, fazê-lo reparar por instaladores ou oficinas aprovados.
2. Se o regresso às instalações do transportador rodoviário de mercadorias só se puder efetuar decorrido um período superior a uma semana, a contar do dia da avaria ou da verificação do funcionamento defeituoso, a reparação será efetuada no percurso.
3. Cada Parte ou, no caso da União, os Estados-Membros conferem às autoridades competentes a faculdade de proibir a utilização do veículo, nos casos em que a avaria ou o funcionamento defeituoso não sejam reparados nas condições previstas nos n.ºs 1 e 2, na medida em que tal estiver em conformidade com a legislação nacional da Parte interessada.

ARTIGO 17

Procedimento para a emissão de cartões tacográficos

A Comissão Europeia deve fornecer às autoridades competentes do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar, os materiais criptográficos para a emissão de cartões tacográficos destinados aos condutores, oficinas e autoridades de controlo, em conformidade com a política de certificação da European Root Certification Authority (ERCA) e a política de certificação do Reino Unido, no que diz respeito a Gibraltar.
