

## I

(Atos legislativos)

## REGULAMENTOS

## 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**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

alterado por várias vezes de modo substancial. A fim de assegurar uma maior clareza, importa, por conseguinte, simplificar e reestruturar as suas principais disposições.

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

(2) A experiência revela que, para garantir a eficácia e a eficiência do sistema tacográfico, certos elementos técnicos e certos procedimentos de controlo devem ser melhorados.

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

(3) Certos veículos beneficiam de uma isenção das disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (4). Por uma questão de coerência, deverá ser também possível isentar esses veículos da aplicação do presente regulamento.

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu (1),

Após consulta ao Comité das Regiões,

(4) Os tacógrafos deverão ser instalados em veículos aos quais seja aplicável o Regulamento (CE) n.º 561/2006. Certos veículos deverão ser excluídos do âmbito de aplicação desse regulamento, a fim de introduzir alguma flexibilidade, designadamente para os veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão e que sejam utilizados apenas num raio de 100 km a partir da base da empresa, na condição de a condução de tais veículos não constituir a atividade principal do condutor. A fim de assegurar a coerência entre as diferentes isenções previstas no Regulamento (CE) n.º 561/2006, e de reduzir os encargos administrativos para as empresas de transportes, respeitando simultaneamente os objetivos do referido regulamento, é conveniente rever certas distâncias máximas autorizadas nessas isenções.

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário (2),

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho (3) estabelece disposições relativas à construção, instalação, utilização e ensaio de tacógrafos. Esse regulamento foi

(1) JO C 43 de 15.2.2012, p. 79.

(2) Posição do Parlamento Europeu de 3 de julho de 2012 (JO C 349 E de 29.11.2013, p. 105) e posição do Conselho em primeira leitura de 15 de novembro de 2013 (JO C 360 de 10.12.2013, p. 66). Posição do Parlamento Europeu de 15 de janeiro de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(3) Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

(4) Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (5) A Comissão deverá ponderar a possibilidade de prorrogar o prazo de validade do adaptador para os veículos das categorias M1 e N1 até 2015 e deverá estudar de forma aprofundada, antes desse ano, uma solução a longo prazo para os veículos dessas mesmas categorias.
- (6) A Comissão deverá considerar a possibilidade de incluir sensores de peso em veículos pesados de mercadorias, e deverá avaliar o potencial desses sensores para contribuir para um cumprimento reforçado da legislação relativa ao transporte rodoviário.
- (7) A utilização de tacógrafos ligados a um sistema global de navegação por satélite é uma forma adequada e eficiente, em termos de custos, de registar automaticamente a posição do veículo em certos pontos durante o período de trabalho diário, a fim de auxiliar os agentes de controlo no desempenho das suas funções e, como tal, deverá ser prevista.
- (8) No acórdão que proferiu no processo C-394/92 <sup>(1)</sup>, *Michielsen e Geybels Transport Service*, o Tribunal de Justiça forneceu uma definição de «período de trabalho diário» e as autoridades de controlo deverão interpretar as disposições do presente regulamento à luz da referida definição. Esse período começa no momento em que, após um período de repouso semanal ou diário, o condutor aciona o dispositivo de comutação do tacógrafo ou, em caso de fracionamento do repouso diário, no fim do período de repouso cuja duração não seja inferior a nove horas; termina no início de um período de repouso diário ou, em caso de fracionamento do repouso diário, no início de um período de repouso de uma duração mínima de nove horas consecutivas.
- (9) A Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> exige que os Estados-Membros realizem um número mínimo de controlos de estrada. A comunicação à distância entre o tacógrafo e as autoridades responsáveis pelo controlo rodoviário facilita a realização de controlos de estrada seletivos, o que permite reduzir os encargos administrativos das empresas de transportes decorrentes dos controlos aleatórios, e deverá, por conseguinte, ser prevista.
- (10) Os sistemas de transporte inteligentes (STI) podem ajudar a vencer os desafios que se colocam à política europeia dos transportes, tais como o aumento do volume dos transportes rodoviários e dos congestionamentos e o crescente consumo de energia. Por conseguinte, os tacógrafos deverão estar equipados com interfaces normalizadas para assegurar a interoperabilidade com as aplicações STI.
- (11) Deverá ser dada prioridade ao desenvolvimento de aplicações que ajudem os condutores a interpretar os dados registados no tacógrafo, a fim de lhes permitir cumprir a legislação social.
- (12) A segurança do tacógrafo e do respetivo sistema é essencial para assegurar a produção de dados fidedignos. Os fabricantes deverão, por conseguinte, conceber, testar e rever continuamente o tacógrafo ao longo do seu ciclo de vida, a fim de prevenir, detetar e minimizar vulnerabilidades ao nível da segurança.
- (13) Os ensaios no terreno de tacógrafos que ainda não foram homologados permitem que estes sejam testados em situações da vida real antes de serem introduzidos em larga escala, permitindo, deste modo, aperfeiçoá-las mais rapidamente. Por conseguinte, deverá ser permitida a realização de ensaios no terreno, sob condição de a participação nesses ensaios e o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006 serem objeto de um acompanhamento e controlo efetivos.
- (14) Dada a importância de manter o mais elevado nível de segurança possível, os certificados de segurança deverão ser emitidos por um organismo de certificação reconhecido pelo comité de gestão no âmbito do «Acordo de Reconhecimento Mútuo de Certificados de Avaliação da Segurança da Tecnologia da Informação» do Grupo de Altos Funcionários para a Segurança dos Sistemas de Informação (SOG-IS).
- No contexto das relações internacionais com os países terceiros, a Comissão não deverá reconhecer, para efeitos do presente regulamento, nenhum organismo de certificação, exceto se esse organismo oferecer condições equivalentes de avaliação da segurança em comparação com as previstas no Acordo de Reconhecimento Mútuo. Neste contexto, dever-se-á observar o parecer do comité de gestão.
- (15) Os instaladores e as oficinas desempenham um importante papel na segurança dos tacógrafos. Deste modo, é conveniente estabelecer certos requisitos mínimos para a sua fiabilidade e para os aprovar e auditar. Além disso, os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para evitar conflitos de interesse entre os instaladores ou oficinas e as empresas de transportes. O disposto no presente regulamento não obsta a que os Estados-Membros procedam à aprovação, controlo e certificação dos instaladores e oficinas recorrendo aos procedimentos estipulados no Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>, desde que estejam preenchidos os critérios mínimos previstos no presente regulamento.
- (16) A fim de assegurar uma análise e um controlo mais eficazes dos cartões de condutor, e de facilitar a tarefa dos agentes de controlo, deverão ser criados registos eletrónicos nacionais e assegurada a interconexão dos mesmos.

<sup>(1)</sup> [1994] Col. I-2497.

<sup>(2)</sup> Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

<sup>(3)</sup> Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

- (17) Ao verificarem a unicidade do cartão de condutor, os Estados-Membros deverão recorrer aos procedimentos previstos na Recomendação 2010/19/UE da Comissão <sup>(1)</sup>.
- (18) Há que ter em consideração a situação especial em que um Estado-Membro deverá ser autorizado a emitir um cartão de condutor provisório, não renovável, a um condutor que não tenha residência habitual em nenhum dos Estados-Membros nem num país que seja Parte Contratante no Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Internacionais Rodoviários, de 1 de julho de 1970 («Acordo AETR»). Em tais casos, os Estados-Membros interessados deverão aplicar na íntegra as disposições relevantes do presente regulamento.
- (19) Além disso, deverá ser possível os Estados-Membros emitirem cartões de condutor a condutores que residam nos respetivos territórios, mesmo que os Tratados não sejam aplicáveis em determinadas partes desses mesmos territórios. Em tais casos, os Estados-Membros interessados deverão aplicar na íntegra as disposições relevantes do presente regulamento.
- (20) Os agentes de controlo enfrentam constantemente desafios resultantes das alterações introduzidas nos tacógrafos e das novas técnicas de manipulação. A fim de assegurar um controlo mais eficaz e de reforçar a harmonização das abordagens em matéria de controlo em toda a União, deverá ser adotada uma metodologia comum para a formação inicial e contínua dos agentes de controlo.
- (21) O registo de dados pelo tacógrafo, bem como o desenvolvimento de tecnologias para o registo dos dados relativos ao posicionamento, a comunicação à distância e a interface com os sistemas de transporte inteligentes, implicarão o tratamento de dados pessoais. Por conseguinte, deverão ser aplicadas as regras pertinentes da União, em especial as que constam da Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> e a Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>.
- (22) A fim de permitir uma concorrência leal no desenvolvimento de aplicações relacionadas com o tacógrafo, os direitos de propriedade intelectual e patentes relacionadas com a transmissão de dados para o tacógrafo ou a partir dele deverão ser acessíveis a todos a título gratuito.
- (23) Sempre que aplicável, os dados intercambiados durante a comunicação com as autoridades de controlo nos Estados-Membros deverão cumprir as normas internacionais aplicáveis como as que se relacionam com as Comunicações Dedicadas de Pequeno Alcance estabelecidas pelo Comité de Normalização.
- (24) A fim de assegurar uma concorrência leal no mercado interno dos transportes rodoviários e de enviar um sinal claro aos condutores e às empresas de transportes, os Estados-Membros deverão aplicar, em conformidade com a categorização das infrações estabelecida na Diretiva 2006/22/CE, sanções efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias, sem prejuízo do princípio da subsidiariedade.
- (25) Além disso, os Estados-Membros deverão garantir que as inspeções técnicas na estrada sejam efetuadas sem discriminações baseadas na nacionalidade do condutor ou no país de matrícula ou de colocação em circulação do veículo comercial.
- (26) Para efeitos de uma aplicação clara, efetiva, proporcionada e uniforme das regras em matéria social nos transportes rodoviários, é essencial que as autoridades dos Estados-Membros apliquem essas regras de modo uniforme.
- (27) Os Estados-Membros deverão informar a Comissão sobre quaisquer descobertas que façam no que diz respeito à oferta de dispositivos ou instalações fraudulentas destinadas a manipular o tacógrafo, incluindo os oferecidos por via da Internet, cabendo à Comissão informar todos os outros Estados-Membros de tais descobertas.
- (28) A Comissão deverá continuar a manter o seu serviço de assistência através da Internet que permita aos condutores, empresas de transporte, autoridades de controlo e instaladores, oficinas e fabricantes de veículos aprovados apresentar as questões e preocupações relacionadas com o tacógrafo digital, inclusive no que diz respeito a novos tipos de manipulação ou fraude.

<sup>(1)</sup> Recomendação da Comissão 2010/19/UE, de 13 de janeiro de 2010, relativa ao intercâmbio seguro de dados eletrónicos entre os Estados-Membros para verificar a unicidade dos cartões de condutor por eles emitidos (JO L 9 de 14.1.2010, p. 10).

<sup>(2)</sup> Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

<sup>(3)</sup> Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (Diretiva relativa à privacidade e às comunicações eletrónicas) (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

(29) Através das adaptações do Acordo AETR, o uso do tacógrafo digital é obrigatório para veículos matriculados nos países terceiros signatários do Acordo AETR. Uma vez que estes países são diretamente afetados pelas alterações do aparelho de controlo introduzidas pelo presente regulamento, deverão poder participar num diálogo sobre questões técnicas, inclusive no que diz respeito ao sistema de intercâmbio de informações sobre os cartões do condutor e sobre os cartões das oficinas. Por conseguinte, deverá ser criado um fórum sobre o tacógrafo.

- (30) A fim de assegurar condições de execução uniformes do presente regulamento, deverão ser atribuídas à Comissão competências de execução no que diz respeito aos requisitos, à visualização e às funções de alerta, e à homologação do tacógrafo, bem como às disposições pormenorizadas para os tacógrafos inteligentes; aos procedimentos a seguir na realização de ensaios de campo e aos formulários a utilizar para monitorizar esses ensaios; ao formulário normalizado para a declaração escrita com as razões da retirada do selo; aos procedimentos comuns e às especificações necessárias para a interconexão dos registos eletrónicos; e à metodologia que especifica o conteúdo da formação inicial e contínua dos agentes de controlo. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.
- (31) Os atos de execução adotados para efeitos do presente regulamento que irão substituir o disposto no Anexo I B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 e outras medidas de execução deverão estar em vigor até 2 de março de 2016. Todavia, se por qualquer motivo esses atos de execução não forem adotados a tempo, deverão ser adotadas medidas transitórias que salvaguardem a necessária continuidade.
- (32) Os atos de execução referidos no presente regulamento não deverão ser adotados pela Comissão quando o comité referido no presente regulamento não emitir parecer sobre o projeto de ato de execução apresentado pela Comissão.
- (33) No âmbito da aplicação do Acordo AETR, as referências ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85 deverão entender-se como sendo feitas ao presente regulamento. A União analisará as medidas adequadas a tomar na Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa para assegurar a necessária coerência entre o presente regulamento e o Acordo AETR.
- (34) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 28.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, e emitiu parecer em 5 de outubro de 2011 <sup>(3)</sup>.
- (35) Por conseguinte, o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 deverá ser revogado,

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

<sup>(3)</sup> JO C 37 de 10.2.2012, p. 6.

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### PRINCÍPIOS, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E REQUISITOS

#### Artigo 1.º

#### Objeto e princípios

1. O presente regulamento estabelece as obrigações e os requisitos relacionados com a construção, instalação, utilização, ensaio e controlo dos tacógrafos utilizados nos transportes rodoviários para verificar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006, da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup> e da Diretiva 92/6/CEE do Conselho <sup>(5)</sup>.

Os tacógrafos devem cumprir os requisitos do presente regulamento no que se refere às condições de construção, instalação, utilização e ensaio.

2. O presente regulamento estabelece as condições e os requisitos ao abrigo das quais as informações e os dados que não sejam dados pessoais, registados, tratados ou armazenados pelo tacógrafo podem ser utilizados para fins distintos da verificação do cumprimento dos atos a que se refere o n.º 1.

#### Artigo 2.º

#### Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições constantes do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

2. Para além das definições referidas no n.º 1, para efeitos do presente regulamento aplicam-se as seguintes definições:

- 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, nos termos do artigo 4.º, n.º 3, bem como dados sobre certos períodos de atividade dos seus condutores;
- b) «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 do presente regulamento; a unidade-veículo inclui, nomeadamente, uma unidade de tratamento, 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;

<sup>(4)</sup> Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

<sup>(5)</sup> Diretiva 92/6/CEE do Conselho de 10 de fevereiro de 1992 relativa à instalação de utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO L 57 de 2.3.1992, p. 27).



- c) «Sensor de movimentos», o componente do tacógrafo que emite um sinal representativo da velocidade do veículo e/ou da distância percorrida;
- d) «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;
- e) «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;
- f) «Cartão de condutor», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro a um determinado condutor, que identifica o condutor e permite a memorização dos dados relativos às suas atividades;
- g) «Tacógrafo analógico», um tacógrafo que utiliza uma folha de registo nos termos do presente regulamento;
- h) «Tacógrafo digital», um tacógrafo que utiliza um cartão tacográfico nos termos do presente regulamento;
- i) «Cartão de controlo», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro 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;
- j) «Cartão de empresa», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro a uma empresa de transporte rodoviário que necessite de utilizar veículos equipados com um tacógrafo, que identifica a empresa de transporte e permite visualizar, descarregar e imprimir os dados memorizados no tacógrafo, que tenham sido bloqueados por essa empresa de transporte;
- k) «Cartão de oficina», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro a elementos designados de um fabricante ou instalador de tacógrafos, de um fabricante de veículos ou de uma oficina, aprovados por esse Estado-Membro, que identifica o titular do cartão e permite o ensaio, calibração e ativação de tacógrafos, e/ou o descarregamento a partir de tacógrafos;
- l) «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;
- m) «Calibração» 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;
- n) «Descarga» de um tacógrafo digital, 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;
- o) «Incidente», uma operação anormal detetada pelo tacógrafo digital que pode resultar de uma tentativa de fraude;
- p) «Falha», uma operação anormal detetada pelo tacógrafo digital que pode resultar de uma deficiência ou avaria do equipamento;
- q) «Instalação», a montagem de um tacógrafo num veículo;
- r) «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;
- s) «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;
- t) «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;
- u) «Homologação», um processo que permite que um Estado-Membro certifique, nos termos do artigo 13.º, que o tacógrafo, os seus componentes relevantes ou o cartão tacográfico a introduzir no mercado cumprem o disposto no presente regulamento;
- v) «Interoperabilidade», a capacidade dos sistemas e dos processos industriais que lhes estão subjacentes para trocar dados e partilhar informações;
- w) «Interface», uma instalação entre sistemas que fornece os meios de comunicação através dos quais estes podem ligar-se e interagir;
- x) «Medição de tempo», um registo digital permanente da data e do tempo universal coordenado (UTC);
- y) «Ajustamento de tempo», um ajustamento automático do tempo atual a intervalos regulares e com uma tolerância máxima de um minuto, ou um ajustamento efetuado durante a calibração;

z) «Norma aberta», uma norma definida num documento de especificação de normas disponível gratuitamente ou a um preço simbólico, passível de ser copiada, distribuída ou utilizada gratuitamente ou contra um pagamento simbólico.

### Artigo 3.º

#### Âmbito

1. Os tacógrafos são instalados e utilizados nos veículos afetos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias que estejam matriculados nos Estados-Membros e que sejam abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006.

2. Os Estados-Membros podem isentar da aplicação do presente regulamento os veículos referidos no artigo 13.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

3. Os Estados-Membros podem isentar da aplicação do presente regulamento os veículos afetos aos transportes aos quais tenha sido concedida uma derrogação nos termos do artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Os Estados-Membros podem isentar da aplicação do presente regulamento os veículos afetos aos transportes aos quais tenha sido concedida uma derrogação nos termos do artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 561/2006; informam imediatamente desse facto a Comissão.

4. Quinze anos depois de os veículos matriculados pela primeira vez serem obrigados a ter um tacógrafo nos termos dos artigos 8.º, 9.º e 10.º, os veículos que operam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de registo devem ser equipados com um tacógrafo deste tipo.

5. Os Estados-Membros podem exigir para os transportes nacionais a instalação e a utilização de tacógrafos em conformidade com o presente regulamento em todos os veículos para os quais o n.º 1 não o exija.

### Artigo 4.º

#### Requisitos e dados a registar

1. Os tacógrafos, incluindo os componentes externos, os cartões tacográficos e as folhas de registo devem satisfazer requisitos rigorosos de natureza técnica e outra, de modo a permitir a correta aplicação do presente regulamento.

2. Os tacógrafos e cartões tacográficos devem satisfazer os seguintes requisitos:

— registar dados relativos ao condutor, à atividade de condução e ao veículo que devem ser exatos e fiáveis;

— ser seguros, nomeadamente para garantir a integridade e a origem dos dados gravados e recolhidos das unidades-veículo e sensores de movimento;

— garantir a interoperabilidade entre as diferentes gerações de unidades-veículo e cartões tacográficos;

— permitir a verificação eficaz do respeito do presente regulamento e de outra legislação aplicável;

— ser de fácil utilização.

3. Os tacógrafos digitais devem registar os seguintes dados:

a) A distância percorrida e a velocidade do veículo;

b) O tempo decorrido;

c) Os pontos de posição a que se refere o artigo 8.º, n.º 1;

d) A identidade do condutor;

e) A atividade do condutor;

f) Os dados de controlo, calibração e de reparação do tacógrafo, incluindo a identificação da oficina;

g) Os incidentes e falhas.

4. Os tacógrafos analógicos devem registar pelo menos os dados a que se refere o n.º 3, alíneas a), b) e e).

5. O acesso aos dados armazenados no tacógrafo e no cartão cartográfico pode ser concedido a qualquer momento:

a) Às autoridades competentes responsáveis pelas verificações;

b) Às empresas de transporte interessadas, para que possam cumprir as suas obrigações legais, especialmente as definidas nos artigos 32.º e 33.º.

6. O descarregamento de dados deve ser realizado de modo a causar a menor perda de tempo possível às empresas de transporte ou aos condutores.

7. Os dados gravados pelo tacógrafo que possam ser transmitidos para o tacógrafo ou a partir dele, por tecnologias sem fios ou por via eletrónica, devem ter formato compatível com protocolos publicamente acessíveis conforme definidos em padrões abertos.

8. Para assegurar que os tacógrafos e os cartões tacográficos respeitem os princípios e requisitos estabelecidos no presente regulamento, e nomeadamente os do presente artigo, a Comissão adota, através de atos de execução, as disposições pormenorizadas necessárias à aplicação uniforme do presente artigo, em especial disposições que prevejam os meios técnicos para cumprir esses requisitos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.

9. As disposições pormenorizadas a que se refere o n.º 8 devem, quando apropriado, basear-se em normas e garantir a interoperabilidade e compatibilidade entre as várias gerações de unidades-veículo e cartões tacográficos.

#### Artigo 5.º

##### Funções do tacógrafo digital

O tacógrafo digital deve assegurar as seguintes funções:

- medição da velocidade e da distância;
- monitorização das atividades do condutor e da situação de condução;
- monitorização da inserção e da retirada dos cartões tacográficos;
- registo das entradas efetuadas manualmente pelo condutor;
- calibração;
- registo automático dos pontos de posição a que se refere o artigo 8.º, n.º 1;
- monitorização das atividades de controlo;
- deteção e registo de incidentes e falhas;
- leitura da memória e registo e armazenamento na memória;
- leitura dos cartões tacográficos e registo e armazenamento nos cartões cartográficos;
- visualização, alertas, impressão e descarregamento de dados em aparelhos externos;
- acerto e medição do tempo;
- comunicação à distância;
- gestão dos bloqueamentos da empresa;
- ensaios incorporados e auto-ensaios.

#### Artigo 6.º

##### Visualização e alerta

1. As informações contidas no tacógrafo digital e no cartão tacográfico relacionadas com os movimentos do veículo e com o condutor e o ajudante devem ser visualizadas de uma forma clara, não ambígua e ergonómica.

2. Devem ser visualizadas as seguintes informações:

- a) O tempo;
- b) O modo de funcionamento;
- c) A atividade do condutor:

— se a sua atividade atual for a condução, o seu tempo de condução contínua atual e o seu tempo acumulado de pausas atual,

— se a sua atividade atual for a disponibilidade/outros trabalhos/descanso ou pausa, a duração atual desta atividade (desde que foi selecionada) e o seu tempo acumulado de pausas atual;

d) Dados relativos a alertas;

e) Dados relativos ao acesso ao menu.

Podem ser visualizadas informações adicionais, desde que sejam claramente distintas das informações exigidas no presente número.

3. O tacógrafo digital deve avisar o condutor sempre que detete um incidente e/ou falha, bem como antes e no momento em que o tempo máximo de condução contínua permitido é ultrapassado a fim de facilitar o cumprimento da legislação aplicável.

4. Os alertas devem ser visuais e podem também ser sonoros. Os alertas devem ter a duração mínima de 30 segundos, a menos que o condutor acuse a sua receção premindo qualquer tecla do tacógrafo. A causa do aviso deve ser visualizada no tacógrafo e manter-se visível até o utilizador acusar a sua receção premindo uma tecla ou comando específico do tacógrafo.

5. Para assegurar que o tacógrafo respeite os requisitos de visualização e alerta estabelecidos no presente artigo, a Comissão adota, através de atos de execução, as disposições pormenorizadas necessárias à aplicação uniforme do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.

*Artigo 7.º***Proteção de dados**

1. Os Estados-Membros certificam-se de que o tratamento de dados pessoais no contexto do presente regulamento é efetuado unicamente para verificar o cumprimento do presente regulamento e do Regulamento (CE) n.º 561/2006, em conformidade com as Diretivas 95/46/CE e 2002/58/CE e sob o controlo da autoridade de supervisão do Estado-Membro referida no artigo 28.º da Diretiva 95/46/CE.

2. Os Estados-Membros asseguram, designadamente, que os dados pessoais sejam protegidos contra outras utilizações que não as estritamente relacionadas com o presente regulamento e com o Regulamento (CE) n.º 561/2006, em conformidade com o n.º 1, no que diz respeito:

- à utilização de um sistema global de navegação por satélite (GNSS) para o registo dos dados relativos à localização a que se refere o artigo 8.º,
- à utilização da comunicação à distância para efeitos de controlo a que se refere o artigo 9.º,
- à utilização de tacógrafos com uma interface a que se refere o artigo 10.º,
- ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os cartões de condutor a que se refere o artigo 31.º e nomeadamente ao intercâmbio transfronteiras desses dados com países terceiros,
- à conservação de registos pelas empresas de transportes, tal como referido no artigo 33.º.

3. O tacógrafo digital é concebido de modo a assegurar a privacidade. Só os dados necessários para efeitos do presente regulamento podem ser tratados.

4. Os proprietários dos veículos, as empresas de transportes e quaisquer outras entidades visadas devem cumprir as disposições que forem aplicáveis em matéria de proteção de dados pessoais.

## CAPÍTULO II

**TACÓGRAFO INTELIGENTE***Artigo 8.º***Registo da posição do veículo em certos pontos durante o período de trabalho diário**

1. A fim de facilitar o controlo da observância da legislação aplicável, a posição do veículo é automaticamente registada nos seguintes pontos ou no local mais próximo desses pontos onde estiver disponível o sinal de satélite:

- a posição de início do período de trabalho diário,
- de três em três horas de tempo de condução acumulado,

— a posição de fim do período de trabalho diário.

Para tal, os veículos matriculados pela primeira vez 36 meses após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º são equipados com um tacógrafo ligado a um serviço de posicionamento baseado num sistema de navegação por satélite.

2. Para fazer a ligação do tacógrafo a um serviço de posicionamento baseado num sistema de navegação por satélite, como se prevê no n.º 1, recorre-se apenas às ligações que explorem um serviço de posicionamento gratuito. Para determinar os pontos a que se refere o n.º 1, o tacógrafo não armazena a título permanente mais nenhuns dados de posicionamento que não sejam os expressos, na medida do possível, em coordenadas geográficas. Os dados de posicionamento que precisam de ser armazenados temporariamente a fim de permitir o registo automático dos pontos a que se refere o n.º 1 ou a corroborar o sensor de movimentos não devem ser acessíveis a qualquer utilizador e devem ser automaticamente apagados quando deixarem de ser necessários para estes efeitos.

*Artigo 9.º***Deteção rápida à distância de eventual manipulação ou uso indevido**

1. A fim de facilitar a realização de controlos de estrada seletivos pelas autoridades responsáveis, os tacógrafos instalados em veículos matriculados pela primeira vez 36 meses após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º devem poder comunicar com as referidas autoridades com o veículo em movimento.

2. Quinze anos depois de os veículos matriculados pela primeira vez deverem estar obrigatoriamente equipados com um tacógrafo com base no disposto no presente artigo e nos artigos 8.º e 10.º, os Estados-Membros devem dotar adequadamente as suas autoridades de controlo do equipamento de deteção rápida à distância necessário para permitir a comunicação de dados a que se refere o presente artigo, tendo em conta os respetivos requisitos específicos de execução e estratégias. Até lá, os Estados-Membros podem decidir se dotam as suas autoridades de controlo de tal equipamento de deteção rápida à distância necessário.

3. A comunicação a que se refere o n.º 1 só será estabelecida com o tacógrafo quando tal for solicitado pelo equipamento das autoridades responsáveis pelo controlo. Serão tomadas as medidas de segurança necessárias para garantir a integridade dos dados e a autenticação do equipamento de registo e de controlo. Só as autoridades responsáveis pelo controlo autorizadas a controlar as infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 e ao presente regulamento e as oficinas terão acesso aos dados comunicados, na medida em que for necessário para verificar o correto funcionamento do tacógrafo.

4. Durante a comunicação, apenas são trocados os dados estritamente necessários para a realização de controlos de estrada seletivos a veículos com tacógrafos eventualmente manipulados ou indevidamente utilizados. Os referidos dados incidem sobre os seguintes incidentes ou dados registados pelos tacógrafos:

- a última tentativa de violação da segurança,



- a mais longa interrupção de fornecimento de energia,
- falha do sensor,
- erro nos dados de movimento,
- conflito relativo ao movimento do veículo,
- condução sem cartão válido,
- inserção de cartão durante a condução,
- dados relativos ao acerto da hora,
- dados relativos à calibração, incluindo as datas das duas últimas calibrações,
- número de matrícula do veículo,
- velocidade registada pelo tacógrafo.

5. Os dados trocados apenas são utilizados para fins de verificar o cumprimento do presente regulamento. Não serão transmitidos a entidades que não sejam as autoridades responsáveis pelo controlo dos períodos de condução e de repouso e os órgãos judiciais, no âmbito de um processo judicial pendente.

6. Os dados apenas podem ser armazenados pelas autoridades responsáveis durante o controlo de estrada, devendo ser eliminados o mais tardar três horas após a sua comunicação, a menos que indiciem eventual manipulação ou utilização indevida do tacógrafo. Se, na fase seguinte do controlo de estrada, não se confirmar a manipulação nem a utilização indevida, os dados transmitidos são apagados.

7. Compete à empresa de transportes que opera o veículo informar o condutor da possibilidade de eventuais manipulações ou utilizações indevidas do tacógrafo serem comunicadas à distância para efeitos de rápida deteção.

8. A comunicação à distância para efeitos de rápida deteção do tipo referido no presente artigo em caso algum deve dar origem a multas ou sanções automáticas para o condutor ou a empresa de transportes. A autoridade responsável pelo controlo poderá decidir, com base nos dados trocados, realizar um controlo do veículo e do tacógrafo. O resultado da comunicação à distância não deve impedir as autoridades de controlo de efetuarem controlos rodoviários aleatórios com base no sistema de classificação dos riscos introduzido pelo artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE.

#### Artigo 10.º

##### Interface com sistemas de transporte inteligentes

Os tacógrafos de veículos matriculados pela primeira vez 36 meses após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º podem ser equipados com interfaces normalizadas que permitam que os dados registados ou

produzidos pelo tacógrafo sejam utilizados em modo operacional por um dispositivo externo, desde que estejam reunidas as seguintes condições:

- a) A interface não afeta a autenticidade nem a integridade dos dados do tacógrafo;
- b) A interface respeita as disposições pormenorizadas do artigo 11.º;
- c) O dispositivo externo ligado à interface apenas tem acesso aos dados pessoais, incluindo os dados de geoposicionamento, depois de o condutor a que os dados se referem ter dado o seu consentimento de modo verificável.

#### Artigo 11.º

##### Disposições pormenorizadas aplicáveis aos tacógrafos inteligentes

Para assegurar que os tacógrafos inteligentes respeitem os princípios e requisitos estabelecidos no presente regulamento, a Comissão adota, através de atos de execução, as disposições pormenorizadas necessárias à aplicação uniforme dos artigos 8.º, 9.º e 10.º, com exceção das disposições que prevejam o registo de dados suplementares pelos tacógrafos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.

As disposições pormenorizadas a que se refere o primeiro parágrafo devem:

- a) No que se refere ao desempenho das funções do tacógrafo inteligente nos termos referidos no presente capítulo, incluir os requisitos necessários para garantir a segurança, exatidão e fiabilidade dos dados disponibilizados ao tacógrafo pelo serviço de posicionamento por satélite e pela tecnologia de comunicação à distância a que se referem os artigos 8.º e 9.º;
- b) Especificar as diferentes condições e requisitos para que o serviço de posicionamento por satélite e a tecnologia de comunicação à distância a que se referem os artigos 8.º e 9.º estejam no exterior ou integrados no tacógrafo e, quando no exterior, especificar as condições para a utilização do sinal de posicionamento por satélite como segundo sensor de movimentos;
- c) Especificar as normas necessárias à interface a que se refere o artigo 10.º. Estas normas podem incluir uma disposição relativa à distribuição dos direitos de acesso entre o condutor, a oficina e a empresa de transporte, e funções de controlo para os dados registados pelo tacógrafo cujas funções de controlo devam ser baseadas num mecanismo de autenticação/autorização definido para a interface, tal como um certificado para cada nível de acesso e condicionados pela sua viabilidade técnica.

## CAPÍTULO III

## HOMOLOGAÇÃO

## Artigo 12.º

**Pedidos de homologação**

1. Os fabricantes ou seus mandatários apresentam o pedido de homologação de um modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico às autoridades de homologação para esse efeito designadas por cada Estado-Membro.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão até 2 de março de 2015 o nome e as informações de contacto das autoridades designadas a que se refere o n.º 1 e, posteriormente, eventuais atualizações, se necessário. A Comissão publica a lista das autoridades de homologação designadas no seu sítio *web* e procede à atualização dessa lista.

3. Os pedidos de homologação são acompanhados das devidas especificações, incluindo as informações respeitantes aos selos, bem como dos necessários certificados de segurança, funcionalidade e interoperabilidade. Os certificados de segurança são emitidos por um organismo de certificação reconhecido, designado pela Comissão.

O certificado de funcionalidade é emitido ao fabricante pela autoridade responsável pela homologação.

O certificado de interoperabilidade é emitido por um laboratório único, sob a autoridade e a responsabilidade da Comissão.

4. No que respeita ao tacógrafo, aos respetivos componentes e ao cartão tacográfico:

a) O certificado de segurança atesta o cumprimento dos seguintes elementos pela unidade-veículo, cartões tacográficos, sensor de movimentos e ligação ao recetor GNSS se o GNSS não estiver integrado nas unidades-veículo:

i) cumprimento dos requisitos de segurança,

ii) cumprimento das seguintes funções de segurança: identificação e autenticação, autorização, confidencialidade, responsabilização, integridade, auditoria, exatidão e fiabilidade do serviço;

b) O certificado de funcionalidade atesta que o artigo testado preenche os requisitos adequados em termos de funções desempenhadas, características ambientais, características de compatibilidade eletromagnética, cumprimento dos requisitos físicos e de outras normas aplicáveis;

c) O certificado de interoperabilidade atesta que o artigo testado é totalmente interoperável com os modelos de tacógrafo ou cartão tacográfico necessários.

5. Qualquer modificação do *software*, do equipamento ou da natureza dos materiais utilizados no fabrico do tacógrafo deve ser notificada à autoridade que concedeu a homologação do equipamento, antes de o mesmo ser aplicado. Essa autoridade confirmará ao fabricante a extensão da homologação ou pedirá uma atualização ou confirmação dos certificados de segurança, de funcionalidade e/ou de interoperabilidade.

6. Para o mesmo modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico, o pedido só pode ser apresentado a um único Estado-Membro.

7. A Comissão adota, através de atos de execução, disposições pormenorizadas relativas à aplicação uniforme do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.

## Artigo 13.º

**Concessão da homologação**

Os Estados-Membros concedem a homologação aos modelos de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico que cumpram os requisitos estabelecidos nos artigos 4.º e 11.º, desde que estejam em condições de verificar a conformidade da produção com o modelo homologado.

As alterações ou aditamentos a modelos homologados recebem homologação complementar por parte do Estado-Membro que tiver concedido a primeira homologação.

## Artigo 14.º

**Marca de homologação**

Os Estados-Membros atribuem ao requerente uma marca de homologação, conforme a um modelo preestabelecido, para cada modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico que homologuem nos termos do artigo 13.º e do Anexo II. Os modelos são adotados pela Comissão, através de atos de execução, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.

## Artigo 15.º

**Deferimento ou indeferimento do pedido**

As autoridades competentes dos Estados-Membros a que tenham sido apresentados pedidos de homologação enviam às autoridades dos outros Estados-Membros, no prazo de um mês, uma cópia do certificado de homologação acompanhada de uma cópia das especificações pertinentes, incluindo as respeitantes aos selos, para cada modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico que tenham homologado. Caso indefiram pedidos de homologação, as autoridades competentes informam desse facto as autoridades dos outros Estados-Membros, indicando os motivos que justificaram a decisão.

*Artigo 16.º***Conformidade do equipamento com o modelo homologado**

1. Os Estados-Membros que tiverem concedido a homologação a que se refere o artigo 13.º, se verificarem que há unidades-veículo, sensores de movimentos, folhas de registo ou cartões tacográficos portadores da marca de homologação por eles atribuída que não estão em conformidade com o modelo que homologaram, tomam as medidas necessárias para que seja assegurada a conformidade da produção com esse modelo. Essas medidas podem ir, se necessário, até à revogação da homologação.

2. Os Estados-Membros que tiverem concedido a homologação revogam-na se a unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico que tiver sido homologado não estiver em conformidade com o presente regulamento ou apresentar, durante a utilização, um defeito de ordem geral que o torne impróprio para o fim a que se destina.

3. Se os Estados-Membros que tiverem concedido a homologação UE forem informados por outro Estado-Membro da ocorrência de algum dos casos referidos nos n.ºs 1 ou 2, tomam, após consulta a este último Estado-Membro, as medidas previstas nessas mesmas disposições, sob reserva da aplicação do n.º 5.

4. Os Estados-Membros que verificarem a ocorrência de algum dos casos previstos no n.º 2, podem suspender a introdução no mercado e a utilização da unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico em causa, até nova decisão. O mesmo se aplica nos casos referidos no n.º 1, em relação às unidades-veículo, sensores de movimentos, folhas de registo ou cartões tacográficos dispensados da primeira verificação UE, se o fabricante, depois de advertido, não os tiver posto em conformidade com o modelo aprovado ou com as exigências do presente regulamento.

Em qualquer caso, as autoridades competentes dos Estados-Membros, no prazo de um mês, informam-se mutuamente e informam a Comissão da revogação de qualquer homologação concedida e de outras medidas tomadas em conformidade com os n.ºs 1, 2, ou 3, bem como dos motivos que justificaram essa medida.

5. Se os Estados-Membros que tiverem concedido a homologação contestarem a ocorrência de qualquer dos casos previstos nos n.ºs 1 e 2 de que tenham sido informados, os Estados-Membros interessados esforçam-se por resolver o diferendo e a Comissão deve ser informada.

Quando, no prazo de quatro meses a contar da data da informação referida no n.º 3, as conversações entre os Estados-Membros não conduzirem a um acordo, a Comissão, após consultar os peritos de todos os Estados-Membros e examinar todos os fatores relevantes, por exemplo, de caráter económico e técnico, toma uma decisão no prazo de seis meses a contar do termo do

referido prazo de quatro meses, a qual é notificada aos Estados-Membros em causa e simultaneamente aos outros Estados-Membros. A Comissão fixa, em cada caso, o prazo para o cumprimento da sua decisão.

*Artigo 17.º***Homologação de folhas de registo**

1. O requerente da homologação para um modelo de folha de registo indica no requerimento o modelo ou modelos de tacógrafo analógico a que a folha de registo se destina e fornece um aparelho de modelo adequado, para fins de ensaio da folha de registo.

2. As autoridades competentes dos Estados-Membros indicam no certificado de homologação do modelo da folha de registo o modelo ou modelos de tacógrafo analógico para que esse modelo de folha de registo poderá ser utilizado.

*Artigo 18.º***Fundamentação das decisões de indeferimento**

As decisões que recusem ou revoguem a homologação de modelos de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico, tomadas ao abrigo do presente regulamento, devem ser cabalmente fundamentadas. As decisões são comunicadas aos interessados, com a indicação das medidas corretivas admitidas pela legislação em vigor nos Estados-Membros em causa e dos prazos a respeitar para esse efeito.

*Artigo 19.º***Reconhecimento de tacógrafos homologados**

Os Estados-Membros não devem recusar a matrícula nem proibir a circulação ou uso de veículos equipados com tacógrafo por motivos relacionados com esse equipamento, se o aparelho apresentar a marca de homologação referida no artigo 14.º e a chapa de instalação referida no artigo 22.º, n.º 4.

*Artigo 20.º***Segurança**

1. Durante a conceção, ensaio e revisão das unidades-veículo, sensores de movimentos e cartões tacográficos colocados em produção, os fabricantes procuram detetar vulnerabilidades que surjam em todas as fases do ciclo de vida do produto, bem como prevenir ou minimizar a sua possível exploração. A frequência dos ensaios é determinada pelo Estado-Membro que tiver emitido o certificado de homologação, dentro de um prazo não superior a dois anos.

2. Para tal, os fabricantes apresentam ao organismo de certificação referido no artigo 12.º, n.º 3, os documentos necessários para uma análise da vulnerabilidade.

3. Para efeitos do n.º 1, o organismo de certificação referido no artigo 12.º, n.º 3, realiza ensaios nas unidades-veículo, sensores de movimentos e cartões tacográficos para se certificar de que as vulnerabilidades detetadas não podem ser exploradas por pessoas que possuam conhecimentos do domínio público.

4. Os elementos do sistema (unidades-veículo, sensores de movimentos e cartões tacográficos) em que forem detetadas vulnerabilidades durante os ensaios referidos no n.º 1 não são colocados no mercado. Se durante os ensaios a que se refere o n.º 3 forem detetadas vulnerabilidades de elementos que já se encontram no mercado, o fabricante ou o organismo de certificação informam as autoridades competentes do Estado-Membro que concedeu a homologação. Estas autoridades competentes tomam todas as medidas necessárias para assegurar que o problema referido seja resolvido, em particular pelo fabricante, e informam sem demora a Comissão das vulnerabilidades detetadas e das medidas tomadas ou previstas, incluindo se for caso disso, da retirada da homologação nos termos do artigo 16.º, n.º 2.

#### Artigo 21.º

##### Ensaio no terreno

1. Os Estados-Membros podem autorizar que os tacógrafos ainda não homologados sejam submetidos a ensaios no terreno. Os Estados-Membros reconhecem mutuamente tais autorizações de ensaios no terreno.

2. Os condutores e as empresas de transportes que participem em ensaios no terreno cumprem os requisitos do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Para demonstrar tal cumprimento, os condutores seguem o procedimento estipulado no artigo 35.º, n.º 2 do presente regulamento.

3. A Comissão pode adotar atos de execução para estabelecer os procedimentos a seguir na realização de ensaios no terreno e os formulários a utilizar para monitorizar tais ensaios. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.

#### CAPÍTULO IV

##### INSTALAÇÃO E INSPEÇÃO

#### Artigo 22.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 para esse efeito aprovados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros nos termos do artigo 24.º.

2. Os instaladores, oficinas ou fabricantes de veículos aprovados selam o tacógrafo em conformidade com as especificações constantes do certificado de homologação a que se refere o artigo 15.º, depois de terem confirmado que está a funcionar corretamente e, em especial, de modo a garantir que nenhum dispositivo pode manipular ou alterar os dados registados.

3. Os instaladores, oficinas ou fabricantes de veículos aprovados põem 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. As autoridades competentes dos Estados-Membros enviam à Comissão o registo das marcas e dos dados eletrónicos

de segurança utilizados, bem como as informações necessárias relativas aos dados eletrónicos de segurança utilizados. Os Estados-Membros podem ter acesso a estas informações, solicitando-o à Comissão.

4. A conformidade da instalação do tacógrafo com os requisitos do presente regulamento 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 conforme especificado no certificado de homologação. 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 24.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,
- 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. A Comissão deverá desenvolver um formulário para a declaração escrita através de atos de execução.

Em todo o caso, os selos devem ser repostos sem demora por um instalador ou oficina aprovados e o mais tardar no prazo de sete dias a contar da sua retirada.

Antes de repor os selos, deve ser efetuado o controlo e a calibração do tacógrafo por uma oficina aprovada.

#### Artigo 23.º

##### Inspeção 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,
- 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. Os Estados-Membros decidem 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 solicitar.

#### Artigo 24.º

#### **Aprovação de instaladores, oficinas e fabricantes de veículos**

1. Os Estados-Membros aprovam, sujeitam a controlo regular e certificam os instaladores, oficinas e fabricantes de veículos autorizados a realizar instalações, verificações, inspeções e reparações dos tacógrafos.

2. Os Estados-Membros certificam-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 relevantes;
- 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,

sobre as medidas de segurança adotadas e o manuseamento dos cartões de oficina. Os Estados-Membros podem proceder a estas auditorias sem as concretizarem numa presença física nas instalações em causa;

- 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. Os Estados-Membros e as respetivas autoridades competentes adotam as medidas necessárias para prevenir conflitos de interesses entre instaladores ou oficinas e empresas de transportes rodoviários. Em particular, se houver sério risco de conflito de interesses, são tomadas outras medidas concretas para assegurar o cumprimento do presente regulamento por parte dos instaladores ou oficinas.

5. As autoridades competentes dos Estados-Membros enviam anualmente à Comissão, se possível por via eletrónica, as listas dos instaladores e oficinas aprovados e dos cartões a estes emitidos. A Comissão publica essas listas no seu sítio *web*.

6. As autoridades competentes dos Estados-Membros suspendem temporariamente ou revogam a aprovação dos instaladores, oficinas e fabricantes de veículos que não cumpram as obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento.

#### Artigo 25.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 24.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. Os Estados-Membros que revogarem a aprovação de instaladores, oficinas ou fabricantes de veículos, nos termos do artigo 24.º, apreendem igualmente os cartões de oficina que lhes tenham sido emitidos.

4. Os Estados-Membros tomam todas as providências necessárias para evitar o risco de falsificação dos cartões de oficina distribuídos aos instaladores, oficinas e fabricantes de veículos aprovados.



## CAPÍTULO V

## CARTÕES DE CONDUTOR

## Artigo 26.º

**Emissão dos cartões de condutor**

1. O cartão de condutor é emitido, a pedido do condutor, pela autoridade competente do Estado-Membro em que este tenha a sua residência normal. O cartão é emitido no prazo de um mês a contar da receção do pedido e de toda a documentação necessária pela autoridade competente.

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 em dois ou mais Estados-Membros, 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 num Estado-Membro para cumprimento de uma missão de duração determinada.

3. Os condutores podem comprovar o local de residência normal por qualquer meio, designadamente o bilhete de identidade ou qualquer outro documento válido. Se as autoridades competentes do Estado-Membro que emite o cartão de condutor tiverem dúvidas quanto à validade da declaração de residência normal, ou para efeitos de certos controlos específicos, podem exigir outros elementos de informação ou provas suplementares.

4. Em casos excecionais e devidamente justificados, os Estados-Membros podem emitir um cartão de condutor provisório, não renovável, válido por um prazo máximo de 185 dias, a um condutor que não tenha residência normal em nenhum dos Estados-Membros nem num Estado que seja Parte Contratante no Acordo AETR, desde que o condutor tenha uma relação de direito laboral com uma empresa estabelecida no Estado-Membro de emissão e, se o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> for aplicável, disponha do certificado de motorista previsto no mesmo regulamento.

Com base nos dados fornecidos pelos Estados-Membros, a Comissão acompanha estreitamente a aplicação do disposto no presente número. Notificará de dois em dois anos os seus resultados ao Parlamento Europeu e ao Conselho e verificará em especial se os cartões de condutor temporários têm um impacto

negativo sobre o mercado do trabalho e se os cartões temporários são emitidos, de forma corrente, a determinado condutor mais do que uma vez. A Comissão pode fazer uma proposta legislativa adequada para rever o presente número.

5. As autoridades competentes do Estado-Membro 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.

6. A validade do cartão de condutor não será superior a cinco anos.

7. Nenhum cartão de condutor válido pode ser apreendido ou suspenso, salvo se a autoridade competente de um dos Estados-Membros verificar que foi falsificado ou que o condutor utiliza cartão alheio ou obtido mediante declarações e/ou documentos falsos. Se um cartão emitido por determinado Estado-Membro for apreendido ou suspenso por outro Estado-Membro, este último remete-o o mais rapidamente possível às autoridades do Estado-Membro de emissão, indicando os motivos da apreensão ou suspensão. Se for previsível que a restituição do cartão dure mais de duas semanas, o Estado-Membro que o tiver apreendido ou suspenso informa o Estado-Membro de emissão, no prazo dessas duas semanas, dos motivos da suspensão ou apreensão.

8. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para prevenir a falsificação dos cartões de condutor.

9. O disposto no presente artigo em nada impede os Estados-Membros de emitirem cartões de condutor a condutores que tenham residência normal em partes dos respetivos territórios em que não seja aplicável o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, desde que as disposições pertinentes do presente regulamento sejam aplicadas nesses casos.

## Artigo 27.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.

## Artigo 28.º

**Renovação dos cartões de condutor**

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

<sup>(1)</sup> 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).

2. No caso de o Estado-Membro em que o condutor tiver a sua residência normal ser diferente daquele que emitiu o cartão atual, e se às autoridades do Estado-Membro 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.

3. 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 no n.º 1.

#### Artigo 29.º

##### **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. Se o cartão de condutor estiver danificado ou apresentar qualquer deficiência de funcionamento, o condutor deve devolvê-lo à autoridade competente do Estado-Membro 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 do Estado-Membro de emissão e às do Estado-Membro de residência normal do condutor, se forem distintos.

4. Em caso de danificação, mau funcionamento, extravio ou roubo do cartão, o condutor deve pedir a sua substituição às autoridades competentes do Estado-Membro da sua residência normal, no prazo de sete dias. Estas autoridades fornecem um cartão de substituição no prazo de oito dias úteis a contar da receção de um pedido circunstanciado nesse sentido.

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 30.º

##### **Reconhecimento mútuo e troca de cartões de condutor**

1. Os cartões de condutor emitidos pelos Estados-Membros são reconhecidos mutuamente.

2. Sempre que um condutor titular de um cartão válido emitido por um Estado-Membro fixe noutra Estado-Membro a

sua residência normal, poderá requerer a troca do seu cartão antigo de condutor por outro cartão de condutor equivalente. Compete ao Estado-Membro que efetuar a troca verificar se o cartão apresentado ainda é válido.

3. O Estado-Membro que proceder à troca acima referida devolve o antigo cartão às autoridades do Estado-Membro que o tiver emitido, indicando os motivos da sua restituição.

4. O Estado-Membro que substituir ou trocar um cartão de condutor regista tal substituição ou troca, bem como qualquer substituição ou troca posterior.

#### Artigo 31.º

##### **Intercâmbio eletrónico de informações sobre cartões de condutor**

1. Para se certificarem de que o requerente ainda não é titular de nenhum cartão de condutor válido nos termos do artigo 26.º, os Estados-Membros conservam registos eletrónicos nacionais com as seguintes informações sobre os cartões de condutor, inclusive aqueles a que se refere o artigo 26.º, n.º 4, devendo conservá-los por um período equivalente, pelo menos, ao período de validade desses cartões:

- 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 (eventualmente),
- situação do cartão de condutor,
- número do cartão de condutor.

2. A Comissão e os Estados-Membros adotam todas as medidas necessárias para assegurar a interconexão e acessibilidade dos registos eletrónicos em toda a União, usando o sistema de mensagens TACHOnet a que se refere a Recomendação 2010/19/UE ou outro compatível. Em caso de utilização de um sistema compatível, o intercâmbio de dados eletrónicos com todos os outros Estados-Membros deve ser possível através do sistema de mensagens TACHOnet.

3. Quando procederem à emissão, substituição e, se necessário, renovação de cartões de condutor, os Estados-Membros verificam, mediante intercâmbio eletrónico de dados, se os condutores ainda não são 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.

5. A Comissão adota atos de execução destinados a estabelecer os procedimentos e especificações comuns necessários para a interconexão referida no n.º 2, incluindo o formato dos dados trocados, os procedimentos técnicos para a consulta eletrónica dos registos eletrónicos nacionais, os procedimentos de acesso e os mecanismos de segurança. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.

## CAPÍTULO VI

### UTILIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO

#### Artigo 32.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. 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.

3. 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. Não pode haver no veículo nenhum dispositivo que possa ser utilizado para efetuar tais manipulações.

4. Os veículos não podem estar equipados com mais do que um tacógrafo, salvo para efeitos dos ensaios de campo referidos no artigo 21.º.

5. Os Estados-Membros proíbem a produção, distribuição, publicidade e/ou venda de dispositivos construídos para e/ou destinados à manipulação de tacógrafos.

#### Artigo 33.º

##### Responsabilidade das empresas de transporte

1. Cabe às empresas de transportes assegurar que os seus condutores estão devidamente formados e instruídos sobre o bom funcionamento do tacógrafo, seja ele digital 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.

As empresas de transportes 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. As empresas de transportes entregam aos condutores apenas folhas de modelo homologado, adequadas ao aparelho instalado no veículo.

Se o veículo estiver equipado com um tacógrafo digital, a empresa de transportes e o condutor 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. As empresas de transportes devem conservar as folhas de registo e impressões, sempre que estas últimas tiverem sido feitas em cumprimento do artigo 35.º, por ordem cronológica e de forma legível, durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização e remeter cópias aos condutores interessados, caso estes o solicitem. As empresas de transportes 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. A empresa de transportes é responsável pelas infrações ao presente regulamento cometidas pelos seus condutores ou pelos condutores que estão à sua disposição. Todavia, os Estados-Membros podem tornar esta responsabilidade dependente da infração ao primeiro parágrafo do n.º 1 do presente artigo e ao artigo 10.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, por parte da empresa de transportes.

#### Artigo 34.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 tomem 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, a menos que esta operação seja autorizada de outra forma. 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.

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;

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.

Os Estados-Membros não impõem aos condutores a apresentação de formulários que atestem as suas atividades quando estão afastados do veículo.

4. Quando houver mais do que um condutor a bordo de um veículo equipado com um tacógrafo digital, 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:


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

b) Acionam 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 no artigo 3.º, alínea a), da Diretiva 2002/15/CE, 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 no artigo 3.º, alínea b), da Diretiva 2002/15/CE,

iv) com o símbolo : pausas ou repouso.

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 viagem 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 viagem registada na folha de registo,

ii) no fim da última viagem registada na folha de registo,

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.

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. Todavia, os Estados-Membros podem impor aos condutores dos veículos que efetuem transportes internos no seu território que, ao símbolo do país, acrescentem outras especificações de carácter geográfico, desde que as tenham notificado à Comissão antes de 1 de abril de 1998.

Se o tacógrafo registar automaticamente os dados relativos à localização previstos no artigo 8.º, os condutores não são obrigados a introduzir as informações referidas na primeira frase do primeiro parágrafo.

#### Artigo 35.º

##### Cartões de condutor e 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 do seu percurso, 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,

ii) os períodos referidos no artigo 34.º, n.º 5, alínea b), subalíneas ii), iii) e iv);

- b) Imprimem, no final do seu percurso, as informações relativas aos períodos registados pelo tacógrafo, registam quaisquer períodos de outro trabalho, de disponibilidade e de repouso desde a impressão feita no início do percurso, 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 36.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 as utilizadas pelo condutor nos 28 dias anteriores;
- ii) O cartão de condutor, se o possuir; e
- iii) Qualquer registo manual e impressão efetuados durante o dia em curso e nos 28 dias anteriores, tal como previsto no presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 561/2006.

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

- i) O seu cartão de condutor;
- ii) Qualquer registo manual e impressão efetuados durante o dia em curso e nos 28 dias anteriores, nos termos do presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 561/2006;
- iii) As folhas de registo correspondentes ao período referido na alínea ii), no caso de terem conduzido um veículo equipado com tacógrafo analógico.

3. Os agentes autorizados de controlo podem verificar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006 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, como as do artigo 29.º, n.º 2, e do artigo 37.º, n.º 2, do presente regulamento.

#### Artigo 37.º

##### Procedimento a seguir em caso de mau funcionamento do aparelho

1. Em caso de avaria ou funcionamento defeituoso do tacógrafo, a empresa de transportes deve, assim que as circunstâncias o permitam, fazê-lo reparar por instaladores ou oficinas aprovados.

A reparação será efetuada no percurso, se o regresso às instalações de empresa de transportes só se puder efetuar decorrido um período superior a uma semana, a partir do dia da avaria ou da verificação do funcionamento defeituoso.

As medidas tomadas pelos Estados-Membros ao abrigo do artigo 41.º 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 no primeiro e segundo parágrafos, na medida em que tal estiver em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro em causa.

2. 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 folha ou folhas de registo; ou
- b) Numa folha *ad hoc* a juntar à folha de registo ou ao cartão de condutor.

#### CAPÍTULO VII

##### CUMPRIMENTO E SANÇÕES

#### Artigo 38.º

##### Agentes de controlo

1. Tendo em vista um controlo eficaz da conformidade com o presente regulamento, os agentes de controlo autorizados devem ter à sua disposição o equipamento suficiente e poderes legais adequados, que lhes permitam desempenhar as suas funções em conformidade com o presente regulamento. Esse equipamento deve compreender, nomeadamente:

- a) Cartões de controlo que permitam o acesso aos dados registados no tacógrafo e nos cartões tacográficos, e a título facultativo no cartão de oficina;
- b) As ferramentas necessárias para descarregar ficheiros de dados da unidade-veículo e dos cartões tacográficos e que permitam analisar esses ficheiros de dados e os documentos impressos a partir do tacógrafo digital, juntamente com folhas de registo ou gráficos do tacógrafo analógico.

2. Se, após terem procedido a um controlo, os agentes de controlo encontrarem indícios suficientes que suscitem uma suspeita razoável de fraude, devem ter poderes para encaminhar o veículo para uma oficina autorizada para que seja submetido a mais testes, a fim de verificar, em particular, se:

- a) O tacógrafo funciona corretamente;
- b) O tacógrafo regista e armazena os dados corretamente e os parâmetros de calibração estão corretos.



3. Os agentes de controlo estão habilitados a exigir às oficinas autorizadas que realizem o teste mencionado no n.º 2 e testes específicos concebidos para detetar a presença de dispositivos de manipulação. Se forem detetados dispositivos de manipulação, o equipamento, incluindo o próprio aparelho, a unidade-veículo ou os seus componentes e o cartão de condutor, podem ser retirados do veículo e utilizados como prova, nos termos dos procedimentos nacionais previstos para o seu tratamento.

4. Os agentes de controlo podem, se for caso disso, recorrer à possibilidade de verificar os tacógrafos e cartões de condutor que se encontrem no local durante uma verificação das instalações da empresa.

#### Artigo 39.º

##### Formação dos agentes de controlo

1. Os Estados-Membros asseguram que os agentes de controlo recebam a formação necessária para proceder à análise dos dados registados e a verificação do tacógrafo, de modo a permitir um controlo e cumprimento eficazes e harmonizados.

2. Os Estados-Membros informam a Comissão dos requisitos de formação aplicáveis aos agentes de controlo até 2 de setembro de 2016.

3. Através de atos de execução, a Comissão adota medidas que especifiquem o conteúdo da formação inicial e contínua dos agentes de controlo, nomeadamente formação sobre as técnicas usadas para selecionar os alvos dos controlos e para detetar dispositivos de manipulação e fraudes. Essas medidas incluem orientações para facilitar a aplicação das disposições pertinentes do presente regulamento e do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.

4. Os Estados-Membros incluem o conteúdo especificado pela Comissão na formação ministrada aos agentes de controlo.

#### Artigo 40.º

##### Assistência mútua

Os Estados-Membros prestam assistência mútua na aplicação do presente regulamento e na verificação do seu cumprimento.

No âmbito dessa assistência mútua, as autoridades competentes dos Estados-Membros trocam nomeadamente entre si, com regularidade, todas as informações ao seu dispor sobre as infrações ao presente regulamento cometidas por instaladores ou oficinas, sobre os tipos de práticas de manipulação e sobre as sanções aplicadas a essas infrações.

#### Artigo 41.º

##### Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem, nos termos dos respetivos procedimentos constitucionais, as regras relativas às

sanções aplicáveis às infrações ao presente regulamento e tomam as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As referidas sanções devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias, e devem respeitar a categorização das infrações estabelecida na Diretiva 2006/22/CE.

2. Os Estados-Membros notificam a Comissão dessas medidas e das regras estabelecidas em matéria de sanções até 2 de março de 2016. Os Estados-Membros informam também a Comissão de qualquer alteração posterior dessas medidas.

#### CAPÍTULO VIII

##### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 42.º

##### Comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Caso o parecer do comité tenha sido aprovado por procedimento escrito, considera-se esse procedimento encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar parecer, o presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.

#### Artigo 43.º

##### Fórum do Tacógrafo

1. É criado o Fórum do Tacógrafo para apoiar o diálogo sobre questões técnicas relacionadas com os tacógrafos entre os peritos dos Estados-Membros, os membros do comité a que se refere o artigo 42.º e os peritos dos países terceiros que utilizem tacógrafos ao abrigo do Acordo AETR.

2. Os Estados-Membros destacam para o Fórum do Tacógrafo os peritos que participam no comité referido no artigo 42.º.

3. O Fórum do Tacógrafo está aberto à participação de peritos de países terceiros interessados que sejam Estados Partes no Acordo AETR.

4. São convidados a participar no Fórum do Tacógrafo as partes interessadas, os representantes de fabricantes de veículos, os fabricantes de tacógrafos, os parceiros sociais e a Autoridade Europeia para a Proteção de Dados.

5. O Fórum do Tacógrafo aprova o seu regulamento interno.

6. O Fórum do Tacógrafo reúne-se, no mínimo, uma vez por ano.

#### Artigo 44.º

##### Comunicação das medidas nacionais

Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das disposições legislativas, regulamentares e administrativas que adotarem nas matérias reguladas pelo presente regulamento, o mais tardar 30 dias após a data da respetiva adoção e pela primeira vez até 2 de março de 2015.

#### Artigo 45.º

##### Alteração do Regulamento (CE) n.º 561/2006

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 é alterado do seguinte modo:

1) No artigo 3.º, após a alínea a), é inserida a seguinte alínea:

«a-A) Veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão e que sejam utilizados 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;».

2) No artigo 13.º, o n.º 1 é alterado do seguinte modo:

a) Nas alíneas d), f) e p), a expressão «50 quilómetros» ou «50 km» é substituída pela expressão «100 km»;

b) Na alínea d), o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«d) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados por prestadores de serviços universais na aceção do artigo 2.º, n.º 13, da Diretiva 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro de 1997, relativa às regras comuns para o desenvolvimento do mercado interno dos serviços postais comunitários e a melhoria da qualidade de serviço (\*), para distribuir bens como parte do serviço universal.

(\*) JO L 15 de 21.1.1998, p. 14.».

#### Artigo 46.º

##### Medidas transitórias

Se os atos de execução referidos no presente regulamento não forem adotados de modo a poderem ser aplicados quando este o for, mantém-se transitoriamente em vigor o disposto no Regulamento (CEE) n.º 3821/85, inclusive no seu Anexo I B, até à data de aplicação dos atos de execução referidos no presente regulamento.

#### Artigo 47.º

##### Revogação

É revogado o Regulamento (CEE) n.º 3821/85. As referências ao regulamento revogado devem entender-se como sendo feitas ao presente regulamento.

#### Artigo 48.º

##### Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Sob reserva das medidas transitórias previstas no artigo 46.º, o presente regulamento é aplicável com efeitos a partir de 2 de março de 2016. No entanto, as disposições dos artigos 24.º, 34.º e 45.º são aplicáveis com efeitos a partir de 2 de março de 2015.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 4 de fevereiro de 2014.

Pelo Parlamento Europeu  
O Presidente  
M. SCHULZ

Pelo Conselho  
O Presidente  
E. VENIZELOS

## ANEXO I

## CONDIÇÕES DE CONSTRUÇÃO, ENSAIO, INSTALAÇÃO E CONTROLO DE TACÓGRAFOS ANALÓGICOS

## I. DEFINIÇÕES

Para efeitos do disposto no presente Anexo, entende-se por:

- a) «Aparelho de controlo» ou «tacógrafo analógico»:

Aparelho destinado a ser instalado a bordo de veículos rodoviários para indicação e registo automático ou semiautomático de dados sobre a marcha desses veículos, assim como de dados sobre certos períodos de atividade dos seus condutores;

- b) «Constante do aparelho de controlo»:

Característica numérica que dá o valor do sinal de entrada necessário para obter a indicação e o registo do percurso de uma distância de 1 km; essa constante deve ser expressa quer em rotações por quilómetro ( $k = \dots r/\text{km}$ ), quer em impulsos por quilómetro ( $k = \dots \text{imp}/\text{km}$ );

- c) «Coeficiente característico»:

Característica numérica que dá o valor do sinal de saída emitido pela peça prevista no veículo que faz a ligação deste ao aparelho de controlo (na saída da caixa de velocidades ou nas rodas do veículo, conforme os casos), sempre que o veículo percorrer a distância de 1 km medida em condições normais de ensaio (ver n.º 4 da Parte VI do presente Anexo). O coeficiente característico é expresso quer em rotações por quilómetro ( $w = \dots r/\text{km}$ ), quer em impulsos por quilómetro ( $w = \dots \text{imp}/\text{km}$ );

- d) «Circunferência efetiva dos pneus das rodas»:

Média das distâncias percorridas por cada uma das rodas de tração do veículo (rodas motores) quando de uma rotação completa. A medição dessas distâncias deve ser feita em condições normais de ensaio (ver n.º 4 da Parte VI do presente Anexo) e é expressa sob a forma:  $1 = \dots \text{mm}$ .

## II. CARACTERÍSTICAS GERAIS E FUNÇÕES DO APARELHO DE CONTROLO

O aparelho de controlo deverá fornecer o registo dos seguintes elementos:

1. Distância percorrida pelo veículo.
2. Velocidade do veículo.
3. Tempo de condução.
4. Outros grupos de tempo de trabalho ou de tempo de disponibilidade.
5. Interrupções de trabalho e tempos de repouso diários.
6. Abertura da caixa que contém a folha de registo.
7. Nos aparelhos eletrónicos, que são equipamento que opera por sinais transmitidos eletricamente a partir do sensor de distância e de velocidade, qualquer interrupção superior a 100 milissegundos na alimentação dos aparelhos eletrónicos (exceto iluminação) e na alimentação do sensor de distância e de velocidade, e qualquer interrupção no sinal do sensor de distância e velocidade.

Para os veículos utilizados por dois condutores, o aparelho deve permitir o registo simultâneo e diferenciado, em duas folhas de registo distintas, dos períodos referidos nos pontos 3, 4 e 5 do primeiro parágrafo.

## III. REQUISITOS DE CONSTRUÇÃO DO APARELHO DE CONTROLO

## a) Generalidades

1. O aparelho de controlo deve incluir os seguintes dispositivos:

1.1. Dispositivos indicadores:

- da distância percorrida (contador totalizador),
- da velocidade (velocímetro),
- do tempo (relógio).

1.2. Dispositivos de registo, incluindo:

- um registador de distância percorrida,
- um registador da velocidade,
- um ou mais registadores do tempo, que preencham as condições fixadas no n.º 4 da alínea c).

1.3. Uma forma de marcação que especifique na folha de registo:

- cada abertura da caixa que contém essa folha de registo,
- nos aparelhos eletrónicos, tal como definidos no ponto 7 do primeiro parágrafo da Parte II, qualquer interrupção superior a 100 milissegundos na alimentação do aparelho (exceto iluminação) antes ou até ao restabelecimento da alimentação,
- nos aparelhos eletrónicos, tal como definidos no ponto 7 do primeiro parágrafo da Parte II, qualquer interrupção superior a 100 milissegundos na alimentação do sensor de distância e velocidade e qualquer interrupção no sinal do sensor de distância e velocidade.

2. A eventual inclusão no aparelho de outros dispositivos além dos enumerados no n.º 1 não deve comprometer o bom funcionamento dos dispositivos obrigatórios, nem dificultar a sua leitura.

O aparelho deve ser submetido a homologação munido desses dispositivos complementares eventuais.

3. Materiais

3.1. Todos os elementos constitutivos do aparelho de controlo devem ser feitos de materiais com estabilidade e resistência mecânica suficientes e com características elétricas e magnéticas invariáveis.

3.2. Qualquer alteração de um elemento do aparelho ou da natureza dos materiais utilizados no seu fabrico deve ser submetida a homologação, antes da utilização, pela autoridade que tiver homologado o aparelho.

4. Medição da distância percorrida

As distâncias percorridas podem ser totalizadas e registadas:

- quer em marcha em frente e marcha atrás, ou
- quer apenas em marcha em frente.

O eventual registo das manobras de marcha atrás não deve em nada afetar a clareza e a precisão dos outros registos.

5. Medição da velocidade

5.1. O campo da medida de velocidade será fixado pelo certificado de homologação do modelo.

5.2. A frequência natural e o dispositivo de amortecimento do mecanismo de medição devem ser tais que os dispositivos de indicação e de registo da velocidade possam, dentro do campo de medida, seguir as mudanças de aceleração até  $2 \text{ m/s}^2$  dentro dos limites de tolerância admitidos.

6. Medição do tempo (relógio)
  - 6.1. O comando do dispositivo de ajustamento da hora deve encontrar-se no interior de uma caixa que contém a folha de registo; cada abertura dessa caixa deve ser automaticamente registada na folha de registo.
  - 6.2. Se o mecanismo que faz avançar a folha de registo for comandado pelo relógio, a duração do funcionamento correto deste, após corda completa, deve ser superior em, pelo menos, 10 % à duração do registo correspondentes à carga máxima do aparelho em folha(s).
7. Iluminação e proteção
  - 7.1. Os dispositivos indicadores do aparelho devem estar munidos de uma iluminação adequada, não ofuscante.
  - 7.2. Em condições normais de utilização, todas as partes internas do aparelho devem estar protegidas da humidade e do pó. Além disso, devem estar protegidas de qualquer violação por meio de invólucros selados.
- b) Dispositivos indicadores
  1. Indicador da distância percorrida (contador totalizador)
    - 1.1. A divisão mínima do dispositivo indicador da distância percorrida deve ser de 0,1 km. Os algarismos que exprimem os hectómetros devem poder distinguir-se dos que exprimem números inteiros de quilómetros.
    - 1.2. Os algarismos do contador totalizador devem ser claramente legíveis e ter uma altura visível de, pelo menos, 4 mm.
    - 1.3. O contador totalizador deve poder indicar, pelo menos, até 99 999,9 km.
  2. Indicador da velocidade (velocímetro)
    - 2.1. No interior do campo de medida, a escala da velocidade deve ser graduada uniformemente por 1, 2, 5 ou 10 km/h. O valor de uma divisão da velocidade (espaço compreendido entre duas marcas sucessivas) não deve exceder 10 % da velocidade máxima que figurar no fim da escala.
    - 2.2. O espaço para além do campo de medida não deve ser numerado.
    - 2.3. O comprimento de cada divisão correspondente a uma diferença de velocidade de 10 km/h não deve ser inferior a 10 mm.
    - 2.4. Num indicador com ponteiro, a distância entre este e o mostrador não deve ultrapassar 3 mm.
  3. Indicador de tempo (relógio)

O indicador de tempo deve ser visível do exterior do aparelho e a sua leitura deve ser segura, fácil e não ambígua.
- c) Dispositivos registadores
  1. Generalidades
    - 1.1. Em todos os aparelhos, qualquer que seja a forma da folha de registo (fita ou disco), deve ser prevista uma marca que permita a colocação correta da folha de registo, de forma que seja assegurada a correspondência entre a hora indicada pelo relógio e a marcação horária na folha de registo.
    - 1.2. O mecanismo que movimenta a folha de registo deve garantir que esse movimento se efetue sem manipulação e que a folha possa ser colocada e retirada livremente.
    - 1.3. O dispositivo que faz avançar a folha de registo, nos casos em que esta tenha a forma de um disco, será comandado pelo mecanismo do relógio. Neste caso, o movimento de rotação da folha de registo será contínuo e uniforme, com uma velocidade mínima de 7 mm/h medida no bordo interior da coroa circular que delimita a zona de registo da velocidade. Nos aparelhos com fita, quando o dispositivo que faz avançar as folhas de registo for comandado pelo mecanismo do relógio, a velocidade do avanço retilíneo será, no mínimo, de 10 mm/h.
    - 1.4. Os registos da distância percorrida, da velocidade do veículo e da abertura da caixa contendo a(s) folha(s) de registo devem ser automáticos.

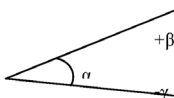


2. Registo da distância percorrida
    - 2.1. Todo o percurso de uma distância de 1 km deve ser representado no diagrama por uma variação de, pelo menos, 1 mm da coordenada correspondente.
    - 2.2. Mesmo a velocidade que se situe no limite superior do campo da medida, o diagrama dos percursos deve ser também claramente legível.
  3. Registo da velocidade
    - 3.1. O estilete de registo da velocidade deve, em princípio, ter um movimento retilíneo e perpendicular à direção de deslocação da folha de registo, qualquer que seja a forma desta. Todavia, pode ser admitido um movimento curvilíneo do estilete, se forem preenchidas as seguintes condições:
      - o traçado descrito pelo estilete deve ser perpendicular à circunferência média (no caso de folhas de registo em forma de disco) ou ao eixo da zona reservada ao registo da velocidade (no caso de folhas de registo em forma de fita),
      - a relação entre o raio de curvatura do traçado descrito pelo estilete e a largura da zona reservada ao registo da velocidade não deve ser inferior a 2,4:1, qualquer que seja a forma da folha de registo,
      - os vários traços da escala de tempo devem atravessar a zona de registo segundo uma curva do mesmo raio que o traçado descrito pelo estilete. A distância entre os traços da escala de tempo deve corresponder, no máximo, a 1 hora.
    - 3.2. Qualquer variação de 10 km/h da velocidade deve ser representada no diagrama por uma variação mínima de 1,5 mm da coordenada correspondente.
  4. Registo dos grupos de tempo
    - 4.1. O aparelho de controlo deve ser construído de tal forma que o tempo de condução seja sempre registado automaticamente e seja possível, mediante o eventual acionamento de um dispositivo de comutação, registar separadamente os outros períodos de tempo, conforme indicado no artigo 34.º, n.º 5, alínea b), subalíneas ii), iii) e iv), do presente regulamento.
    - 4.2. As características dos traçados, as suas posições relativas e, eventualmente, os símbolos previstos no artigo 34.º do presente regulamento devem permitir distinguir claramente a natureza dos diferentes grupos de tempo. A natureza dos diferentes grupos de tempo será representada no diagrama por diferenças de espessura dos traçados a ele respeitantes ou por qualquer outro sistema de eficácia no mínimo igual, do ponto de vista da legibilidade e interpretação do diagrama.
    - 4.3. No caso de veículos utilizados por uma tripulação composta por vários condutores, os registos referidos no ponto 4.1 precedente devem ser efetuados em folhas de registo distintas, cabendo uma a cada condutor. Neste caso, o avanço das várias folhas de registo deve ser assegurado pelo mesmo mecanismo ou por distintos mecanismos sincronizados.
- d) Dispositivo de fecho
1. A caixa que contém a(s) folha(s) de registo e o comando do dispositivo de ajustamento da hora deverá ser provida de uma fechadura.
  2. Qualquer abertura da caixa que contém a(s) folha(s) de registo e o comando do dispositivo de ajustamento da hora deverá ser automaticamente registada na(s) folha(s) de registo.
- e) Inscrições
1. No mostrador do aparelho devem figurar as seguintes inscrições:
    - próximo do número indicado pelo contador totalizador, a unidade de medida das distâncias sob a forma do seu símbolo «km»,
    - próximo da escala das velocidades, a indicação «km/h»,
    - o campo de medida do taquímetro, sob a forma «Vmin ... km/h, Vmax ... km/h». Esta indicação não é necessária se figurar na placa sinalética do aparelho.

Todavia, estas disposições não são aplicáveis aos aparelhos de controlo homologados antes de 10 de agosto de 1970.

2. Na chapa sinalética, incorporada no próprio aparelho, devem constar as seguintes indicações que devem ser visíveis no aparelho quando instalado:

- nome e endereço do fabricante do aparelho,
- número do fabricante e ano de construção,
- marca de homologação do modelo do aparelho,
- a constante do aparelho sob a forma «k = ... r/km» ou «k = ... imp/km»,
- eventualmente, o campo de medida da velocidade, sob a forma indicada no ponto 1 precedente,
- se a sensibilidade do instrumento ao ângulo de inclinação for suscetível de influenciar as indicações dadas pelo aparelho para além das tolerâncias admitidas, a orientação angular admissível deve ter a forma:



na qual  $\alpha$  representa o ângulo medido a partir da posição horizontal de face dianteira (orientada para cima) do aparelho para o qual o instrumento está regulado,  $\beta$  e  $\gamma$  representam, respetivamente, os desvios limite admissíveis para cima e para baixo em relação ao ângulo de calibração  $\alpha$ .

- f) Erros máximos tolerados (dispositivos indicadores e registadores)

1. No banco de ensaio antes da instalação:

- a) Distância percorrida:

1 %, para mais ou para menos, da distância real, sendo esta, pelo menos, igual a 1 km;

- b) Velocidade:

3 km/h, para mais ou para menos, em relação à velocidade real;

- c) Tempo:

$\pm 2$  minutos por dia, com o máximo de 10 minutos em 7 dias, quando a duração do funcionamento do relógio, após corda, não for inferior a esse período.

2. Na instalação:

- a) Distância percorrida:

2 %, para mais ou para menos, da distância real, sendo esta, pelo menos, igual a 1 km;

- b) Velocidade:

4 km/h, para mais ou para menos, em relação à velocidade real;

- c) Tempo:

$\pm 2$  minutos por dia ou

$\pm 10$  minutos em 7 dias.

3. Em uso:

- a) Distância percorrida:

4 %, para mais ou para menos, da distância real, sendo esta, pelo menos, igual a 1 km;

b) Velocidade:

6 km/h, para mais ou para menos, em relação à velocidade real;

c) Tempo:

± 2 minutos por dia ou

± 10 minutos em 7 dias.

4. Os erros máximos tolerados enumerados nos pontos 1, 2 e 3 precedentes são válidos para temperaturas entre 0 °C e 40 °C, medidas na proximidade imediata do aparelho.
5. Os erros máximos tolerados enumerados nos pontos 2 e 3 precedentes devem ser medidos nas condições fixadas na Parte VI.

#### IV. FOLHAS DE REGISTO

a) Generalidades

1. As folhas de registo devem ser de uma qualidade tal que não impeçam o funcionamento normal do aparelho e permitam que os registos que nelas se efetuarem sejam indelévels e claramente legíveis e identificáveis.

As folhas de registo devem conservar as suas dimensões e registos em condições normais de higrometria e de temperatura.

Além disso, deve ser possível inscrever nas folhas de registo, sem que isso as deteriore ou impeça a leitura dos registos, as indicações referidas no artigo 34.º do presente regulamento.

Em condições normais de conservação, os registos devem ser legíveis com precisão durante, pelo menos, um ano.

2. A capacidade mínima de registo das folhas de registo, qualquer que seja a sua forma, deve ser de 24 horas.

Se vários discos forem ligados entre si, a fim de aumentar a capacidade de registo contínuo sem intervenção do pessoal, as ligações entre os diversos discos devem ser feitas de tal maneira que os registos não apresentem nem interrupções nem sobreposições nos pontos de passagem de um disco ao outro.

b) Zonas de registo e respetivas graduações

1. As folhas de registo devem comportar as seguintes zonas de registo:

— uma zona exclusivamente reservada às indicações relativas à velocidade,

— uma zona exclusivamente reservada às indicações relativas às distâncias percorridas,

— uma (ou mais) zona(s) para as indicações relativas aos tempos de condução, aos outros tempos de trabalho e de disponibilidade, às interrupções de trabalho e ao repouso dos condutores.

2. A zona reservada ao registo da velocidade deve estar subdividida, no mínimo, de 20 em 20 km/h. A velocidade correspondente deve ser indicada em algarismos em cada linha dessa subdivisão. O símbolo «km/h» deve figurar, pelo menos, uma vez no interior dessa zona. A última linha dessa zona deve coincidir com o limite superior do campo de medida.
3. A zona reservada ao registo da distância percorrida deve ser impressa de forma a permitir a leitura fácil do número de quilómetros percorridos.
4. A(s) zona(s) reservada(s) ao registo dos tempos referidos no ponto 1 precedente deve(m) conter as indicações necessárias para individualizar, sem ambiguidade, os diferentes grupos de tempo.

c) Indicações impressas nas folhas de registo

Cada folha de registo deve conter, impressas, as seguintes indicações:

— nome e endereço ou firma do fabricante,

- marca de homologação do modelo da folha de registo,
- marca de homologação do(s) modelo(s) de aparelho(s) no qual (nos quais) a folha de registo for utilizável,
- limite superior da velocidade registável, em quilómetros por hora.

Além disso, cada folha de registo deve ter impressa pelo menos uma escala de tempo, graduada de forma a permitir a leitura direta do tempo com intervalos de 15 minutos, bem como a determinação fácil de cada intervalo de 5 minutos.

d) Espaço livre para as inscrições manuscritas

Nas folhas de registo deve ser previsto um espaço livre que permita ao condutor a inscrição de, pelo menos, as seguintes indicações manuscritas:

- nome e apelido do condutor,
- data e lugar do início e do fim da utilização da folha de registo,
- número(s) da matrícula do(s) veículo(s) ao qual (aos quais) o condutor esteve afeto durante a utilização da folha de registo,
- leitura do conta-quilómetros do(s) veículo(s) ao qual (aos quais) o condutor esteve afeto durante a utilização da folha de registo,
- hora da mudança de veículo.

#### V. INSTALAÇÃO DO APARELHO DE CONTROLO

1. Os aparelhos de controlo devem ser colocados nos veículos de forma que, por um lado, o condutor possa vigiar facilmente, do seu lugar, o indicador de velocidade, o contador totalizador e o relógio e que, por outro lado, todos os seus elementos, incluindo os de transmissão, estejam protegidos contra qualquer dano fortuito.
2. A constante do aparelho de controlo deve poder ser adaptada ao coeficiente característico do veículo por meio de um dispositivo adequado denominado adaptador.

Os veículos com várias relações de transmissão ao diferencial devem ser munidos de um dispositivo de comutação que permita o alinhamento automático dessas diversas relações com aquela para a qual tiver sido feita a adaptação do aparelho ao veículo.

3. Após a verificação aquando da primeira instalação, é fixada no veículo a chapa de instalação, bem visível, na proximidade do aparelho ou sobre o próprio aparelho. Após cada intervenção de um instalador ou oficina aprovado que necessite uma alteração na regulação da instalação propriamente dita, deve ser colocada uma nova chapa de instalação em substituição da anterior.

A chapa de instalação deve conter pelo menos as seguintes indicações:

- nome, endereço e marca do instalador, oficina ou fabricante de veículos aprovado,
- coeficiente característico do veículo, sob a forma « $w = \dots r/\text{km}$ » ou « $w = \dots \text{imp}/\text{km}$ »,
- perímetro efetivo dos pneumáticos das rodas sob a forma « $l = \dots \text{mm}$ »,
- as datas de verificação do coeficiente característico do veículo e de medição do perímetro dos pneumáticos das rodas.

4. Selagens

Devem ser selados os seguintes elementos:

- a) A chapa de instalação, a menos que seja aplicada de tal maneira que não possa ser retirada sem destruir as marcações;
- b) As extremidades da ligação entre o aparelho de controlo propriamente dito e o veículo;
- c) O adaptador propriamente dito e a sua inserção no circuito;

- d) O dispositivo de comutação para veículos com várias relações de transmissão ao diferencial;
- e) As ligações do adaptador e do dispositivo de comutação aos outros elementos da instalação;
- f) Os invólucros previstos no ponto 7.2 da alínea a) da Parte III.
- g) Qualquer cobertura com acesso à parte do dispositivo que permite adaptar a constante do aparelho de controlo ao coeficiente característico do veículo.

Em casos particulares, podem ser previstas outras selagens aquando da homologação do modelo de aparelho, devendo indicar-se a localização dessas selagens no certificado de homologação.

Os selos referidos nas alíneas b), c) e e) do primeiro parágrafo poderão ser retirados:

— em caso de emergência,

— de forma a instalar, ajustar ou reparar um dispositivo de limitação de velocidade ou qualquer outro dispositivo que contribua para a segurança rodoviária,

desde que o equipamento eletrónico de controlo continue a funcionar de modo seguro e correto e volte a ser selado por um instalador ou oficina aprovado imediatamente após a instalação do dispositivo de limitação de velocidade ou de qualquer outro dispositivo que contribua para a segurança rodoviária ou, nos outros casos, no prazo de sete dias. Qualquer quebra desses selos deve ser objeto de uma justificação por escrito, que deve ser mantida à disposição da autoridade competente.

5. Os cabos que ligam o equipamento de registo ao transmissor devem ser protegidos por uma bainha de aço inoxidável contínua revestida de plástico com extremidades reviradas, exceto nos casos em que uma proteção equivalente contra a manipulação fraudulenta possa ser garantida por outros meios (por exemplo, por monitorização eletrónica, tal como uma cifragem do sinal), capazes de detetar a presença de qualquer dispositivo não necessário para o funcionamento correto do equipamento de registo e cuja finalidade consista em impedir o funcionamento exato do equipamento através de qualquer curto-circuito ou interrupção ou através da modificação dos dados eletrónicos provenientes do sensor de distâncias e velocidades. Para efeitos do presente regulamento, uma junta com elementos de ligação selados é considerada como sendo contínua.

A monitorização eletrónica atrás mencionada pode ser substituída por um comando eletrónico que assegure que o equipamento de registo é capaz de registar qualquer movimento do veículo, independente do sinal do sensor de distâncias e velocidades.

Para efeitos da aplicação do presente ponto, os veículos M1 e N1 são os definidos na Parte A do Anexo II da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>. No que diz respeito aos veículos equipados com tacógrafos em cumprimento do presente regulamento e não concebidos para estar equipados com um cabo blindado entre os sensores da distância e da velocidade e o equipamento de registo, deve montar-se um adaptador tão próximo quanto possível dos sensores da distância e da velocidade.

O cabo blindado será montado do adaptador para o equipamento de registo.

## VI. VERIFICAÇÕES E CONTROLOS

Os Estados-Membros designarão os organismos que devem efetuar as verificações e os controlos.

### 1. Certificação dos instrumentos novos ou reparados

Qualquer aparelho individual, novo ou reparado, é certificado quanto ao seu bom funcionamento e à exatidão das suas indicações e registos, dentro dos limites fixados no ponto 1 da alínea f) da Parte III, pela selagem prevista na alínea f) do primeiro parágrafo do n.º 4 da Parte V.

Os Estados-Membros podem instaurar para esse efeito a primeira verificação, que consiste no controlo e confirmação da conformidade de um aparelho novo ou reparado com o modelo homologado e/ou com as exigências do presente regulamento, ou delegar a certificação nos fabricantes ou seus mandatários.

<sup>(1)</sup> Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).



## 2. Instalação

Aquando da sua instalação a bordo de um veículo, o aparelho e a instalação devem no seu conjunto satisfazer as especificações relativas aos erros máximos admissíveis fixados no ponto 2 da alínea f) da Parte III.

Os ensaios de controlo para esse fim são executados, sob a sua responsabilidade, pelo instalador ou oficina aprovado.

## 3. Controlos periódicos

- a) Existem controlos periódicos dos aparelhos instalados nos veículos, pelo menos de dois em dois anos, podendo os mesmos efetuar-se no âmbito das inspeções técnicas dos veículos automóveis.

Serão nomeadamente controlados:

- o bom funcionamento do aparelho,
- a presença da marca de homologação nos aparelhos,
- a presença da chapa de instalação,
- a integridade dos selos do aparelho e dos outros elementos da instalação,
- a circunferência efetiva dos pneus.

- b) O controlo do cumprimento das disposições do ponto 3 da alínea f) da Parte III, relativas aos erros máximos admissíveis durante o uso, será efetuado, pelo menos, uma vez de seis em seis anos, podendo qualquer Estado-Membro prescrever um prazo mais curto de controlo para os veículos matriculados no seu território. Esse controlo inclui obrigatoriamente a substituição da chapa de instalação.

## 4. Determinação dos erros

A determinação dos erros na instalação e durante o uso efetuar-se-á nas seguintes condições, a considerar como condições normais de ensaio:

- veículos em vazio, em condições normais de marcha,
  - pressão dos pneus conforme às indicações dadas pelo fabricante,
  - desgaste dos pneus dentro dos limites admitidos pelas normas em vigor,
  - movimento do veículo: este deve deslocar-se, movido pelo seu próprio motor, em linha reta sobre uma superfície plana, a uma velocidade de  $50 \pm 5$  km/h. O controlo, desde que seja de uma exatidão comparável, pode ser igualmente efetuado num banco de ensaio apropriado.
-

## ANEXO II

## MARCA E CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO

## I. MARCA DE HOMOLOGAÇÃO

1. A marca de homologação é composta:

a) por um retângulo, no interior do qual será colocada a letra «e», seguida de uma letra ou de um número distintivo do país que tenha concedido a homologação, em conformidade com as seguintes convenções:

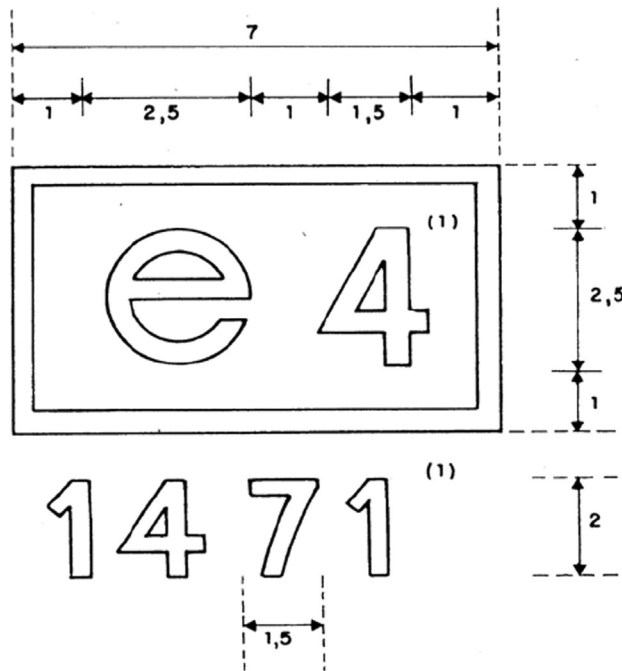
Bélgica	6,
Bulgária	34,
República Checa	8,
Dinamarca	18,
Alemanha	1,
Estónia	29,
Irlanda	24,
Grécia	23,
Espanha	9,
França	2,
Croácia	25,
Itália	3,
Chipre	CY
Letónia	32,
Lituânia	36,
Luxemburgo	13,
Hungria	7,
Malta	MT,
Países Baixos	4,
Áustria	12,
Polónia	20,
Portugal	21,
Roménia	19,
Eslovénia	26,
Eslováquia	27,
Finlândia	17,
Suécia	5,
Reino Unido	11,

e

b) pelo número de homologação correspondente ao número do certificado de homologação atribuído ao protótipo do aparelho de controlo ou à folha de registo ou ao número do cartão tacográfico, colocado na proximidade daquele retângulo.

2. A marca de homologação é aposta na chapa sinalética de cada aparelho, em cada folha de registo e em cada cartão tacográfico. Deve ser indelével e conservar-se sempre bem legível.

3. As dimensões da marca de homologação a seguir desenhada <sup>(1)</sup> são expressas em milímetros, constituindo dimensões mínimas. A relação de proporcionalidade entre essas dimensões deve ser respeitada.



<sup>(1)</sup> Estes valores são indicados a título de orientação.

## II. CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO PARA TACÓGRAFOS ANALÓGICOS

O Estado-Membro que tenha procedido a uma homologação concede ao requerente um certificado de homologação conforme ao modelo a seguir indicado. Para informar os outros Estados-Membros das homologações concedidas ou eventualmente revogadas, cada Estado-Membro utilizará cópias desse certificado.

## CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO

Nome da autoridade competente .....

Comunicação referente a <sup>(1)</sup>:

- homologação de um modelo de aparelho de controlo
- revogação da homologação de um modelo de aparelho de controlo
- homologação de um modelo de folha de registo
- revogação de uma homologação de um modelo de folha de registo

N.º de homologação .....

1. Marca de fabrico ou comercial .....
2. Denominação do modelo .....
3. Nome do fabricante .....
4. Endereço do fabricante .....
5. Apresentado para homologação em .....
6. Laboratório de ensaios .....
7. Data e número de ensaios .....
8. Data da homologação .....
9. Data da revogação da homologação .....
10. Modelo(s) de aparelho(s) de controlo no qual (nos quais) a folha se destina a ser utilizada .....
11. Lugar .....
12. Data .....
13. Documentos descritivos em anexo .....
14. Observações (incluindo a posição dos selos, se for caso disso)

.....  
(Assinatura)

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.

## III. CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO PARA TACÓGRAFOS DIGITAIS

O Estado-Membro que tenha procedido a uma homologação concede ao requerente um certificado de homologação conforme ao modelo a seguir indicado. Para informar os outros Estados-Membros das homologações concedidas ou eventualmente revogadas, cada Estado-Membro utilizará cópias desse certificado.

## CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO PARA TACÓGRAFOS DIGITAIS

Nome da autoridade competente .....

Comunicação referente a <sup>(1)</sup>:

homologação de:  revogação da homologação de

- modelo de aparelho de controlo
- componente de aparelho de controlo <sup>(2)</sup>
- cartão de condutor
- cartão de oficina
- cartão de empresa
- cartão de controlador

N.º de homologação .....

1. Marca de fabrico ou marca comercial .....
2. Nome do modelo .....
3. Nome do fabricante .....
4. Endereço do fabricante .....
5. Apresentado para homologação para .....
6. Laboratório(s) .....
7. Data e número do relatório de ensaio .....
8. Data da homologação .....
9. Data da revogação da homologação .....
10. Modelo de tacógrafo com o qual o componente do aparelho de controlo se destina a ser utilizado .....
11. Lugar .....
12. Data .....
13. Documentos descritivos em anexo .....
14. Observações

.....  
(Assinatura)

<sup>(1)</sup> Assinalar os quadrados pertinentes.

<sup>(2)</sup> Especificar o componente a que se refere a comunicação.