

## I

(Atos legislativos)

## REGULAMENTOS

### REGULAMENTO (UE) 2020/1054 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 15 de julho de 2020

que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>(2)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário<sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Boas condições de trabalho para os condutores e condições comerciais equitativas para as empresas de transporte rodoviário são da maior importância para criar um setor do transporte rodoviário seguro, eficiente e socialmente responsável, a fim de assegurar a não discriminação e de atrair trabalhadores qualificados. Para facilitar este processo, é essencial que as regras sociais da União no domínio dos transportes rodoviários sejam claras, proporcionadas, adequadas à sua finalidade, fáceis de aplicar e de fazer cumprir, e sejam executadas de forma eficaz e coerente em toda a União.
- (2) Na sequência da avaliação da eficácia e eficiência da execução das regras em vigor em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, nomeadamente do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(4)</sup>, foram identificadas algumas insuficiências na aplicação desse regime jurídico. A existência de regras pouco claras no que respeita aos períodos de repouso semanal, às instalações de repouso, às pausas no caso de tripulação múltipla, assim como a ausência de regras no que respeita ao regresso dos condutores ao seu domicílio, conduziu a interpretações e práticas de execução divergentes nos Estados-Membros. Vários Estados-Membros adotaram recentemente medidas unilaterais, aumentando ainda mais a insegurança jurídica e a desigualdade de tratamento dos condutores e dos transportadores. No entanto, os tempos máximos de condução diária e semanal contribuem de forma eficaz para a melhoria das condições sociais dos condutores de transportes rodoviários e para a segurança rodoviária em geral. É necessário envidar esforços constantes para assegurar o cumprimento da legislação.

<sup>(1)</sup> JO C 197 de 8.6.2018, p. 45.

<sup>(2)</sup> JO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

<sup>(3)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura em 7 de abril de 2020 (JO C 151 de 6.5.2020, p. 1). Posição do Parlamento Europeu de 9 de julho de 2020 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> 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).

- (3) A fim de promover a segurança rodoviária, é importante incentivar as empresas de transporte a adotarem uma cultura de segurança que seja respeitada a todos os níveis. Mais especificamente, a fim de evitar que sejam cometidas infrações às regras relativas aos tempos de condução e de repouso ou que seja posta em perigo a segurança rodoviária, não deverá ser permitido estabelecer uma ligação entre a remuneração baseada no desempenho e o tempo necessário para o transporte de passageiros até ao seu local de destino ou para a entrega de mercadorias.
- (4) A avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 561/2006 confirmou que a aplicação incoerente e ineficaz das regras sociais da União se ficou a dever principalmente à falta de clareza das regras, à utilização ineficiente e desigual das ferramentas de controlo e à insuficiente cooperação administrativa entre os Estados-Membros.
- (5) A fim de melhorar a clareza e a coerência, deverá ser definida a utilização dos veículos para fins não comerciais, que se encontra excluída do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006.
- (6) Regras claras, adequadas, proporcionadas, e aplicadas de forma uniforme são também cruciais para atingir os objetivos de melhorar as condições de trabalho dos condutores e, em especial, para assegurar uma concorrência leal e sem distorções entre os transportadores e contribuir para a segurança rodoviária de todos os utentes da estrada.
- (7) Os requisitos em vigor em matéria de pausas revelaram-se inadequados e pouco práticos para os condutores em equipa. Por conseguinte, é conveniente adaptar o requisito relativo ao registo das pausas à especificidade das operações de transporte efetuadas por condutores que conduzem em equipa, sem comprometer a segurança do condutor nem a segurança rodoviária.
- (8) Os condutores que efetuam o transporte internacional de mercadorias a longa distância passam longos períodos fora do seu domicílio. Os atuais requisitos relativos ao repouso semanal regular poderão prolongar desnecessariamente esses períodos. É, pois, conveniente adaptar as disposições relativas aos períodos de repouso semanal regular de modo a que os condutores possam mais facilmente efetuar operações de transporte internacional em observância das regras e chegar ao seu domicílio para gozarem o seu período de repouso semanal regular, bem como serem integralmente compensados por todos os períodos de repouso semanal reduzidos. Tendo em conta as diferenças que existem entre o transporte de passageiros e o transporte de mercadorias, esta possibilidade não deverá ser aplicável aos condutores que efetuam o transporte de passageiros.
- (9) Qualquer medida de flexibilidade relativamente à programação dos períodos de repouso dos condutores deverá ser transparente e previsível para o condutor e não deverá, de modo algum, comprometer a segurança rodoviária mediante o aumento do nível de fadiga dos condutores nem deteriorar as condições de trabalho. Essa flexibilidade não deverá, por conseguinte, alterar o tempo de trabalho atual do condutor nem o tempo máximo de condução de duas semanas e deverá estar sujeita a regras mais rigorosas em matéria de compensação pela redução dos períodos de repouso.
- (10) Para que essa flexibilidade não seja utilizada de forma abusiva, é essencial definir claramente o seu âmbito de aplicação e prever os controlos apropriados. Esse âmbito de aplicação deverá, por conseguinte, ser limitado aos condutores que passam os respetivos tempos de repouso semanal reduzidos, durante o período de referência, fora dos Estados-Membros da empresa e fora do país de residência do condutor. Tal pode ser verificado mediante a consulta dos registos dos tacógrafos na estrada e nas instalações da empresa de transporte, visto que contém a localização do início e do fim do período de repouso e informações relativas a cada um dos condutores.
- (11) A fim de garantir um controlo eficaz do cumprimento, é essencial que, aquando da realização dos controlos na estrada, as autoridades competentes possam determinar se os tempos de condução e os períodos de repouso foram devidamente respeitados no dia do controlo e nos 56 dias precedentes.
- (12) O rápido progresso tecnológico está a levar à automatização gradual dos sistemas de condução, que exigem uma menor intervenção direta do condutor ou dispensam de todo essa intervenção. Para dar resposta a essa mudança, poderá ser necessário adaptar a legislação em vigor, inclusivamente as regras relativas aos tempos de condução e de repouso, a fim de garantir a segurança rodoviária e condições de concorrência equitativas, bem como de melhorar as condições de trabalho, permitindo simultaneamente que a União seja pioneira em novas tecnologias e práticas inovadoras. Por conseguinte, a Comissão deverá apresentar um relatório de avaliação sobre a utilização dos sistemas de condução autónoma nos Estados-Membros, nomeadamente sobre os benefícios das tecnologias de condução autónoma. Esse relatório deverá ser acompanhado, se for o caso, de uma proposta legislativa.
- (13) A fim de promover o progresso social é conveniente especificar onde pode ser gozado o período de repouso semanal, para garantir que os condutores têm condições de repouso adequadas. A qualidade do alojamento é particularmente importante durante o período de repouso semanal regular, que o condutor deverá passar fora da cabina do veículo num alojamento adequado, às custas da empresa de transporte, na qualidade de empregador. Para garantir boas condições de trabalho e a segurança dos condutores, é conveniente clarificar o requisito de que os condutores disponham de alojamento de qualidade e adequado do ponto de vista do género para os seus períodos de repouso semanal regular, se estes forem gozados fora do domicílio.

- (14) É também necessário prever que as empresas de transporte organizem o trabalho dos condutores de forma a que os períodos fora do domicílio não sejam excessivamente longos e que os condutores possam beneficiar de períodos de repouso prolongados como compensação pelos períodos de repouso semanal reduzidos. A organização do regresso deverá prever a chegada do condutor a um centro operacional da empresa de transporte no Estado-Membro onde está estabelecida ou ao local de residência deste, sendo os condutores livres para decidir onde passar o seu período de repouso. A fim de demonstrar que a empresa de transporte cumpre as suas obrigações em matéria de organização do regresso normal, a empresa de transporte deverá poder utilizar registos do tacógrafo, registos de escala de serviço dos condutores ou outra documentação. Tais elementos de prova deverão estar disponíveis nas instalações da empresa de transporte, a fim de serem apresentados caso as autoridades de controlo o solicitem.
- (15) Uma vez que os períodos de repouso semanal regular e os períodos de repouso mais longos não podem ser gozados no veículo nem numa zona de estacionamento, mas apenas num alojamento apropriado, que pode ser adjacente a uma zona de estacionamento, é fundamental permitir que os condutores tenham acesso a zonas de estacionamento seguras e protegidas que proporcionem níveis adequados de segurança e instalações apropriadas. A Comissão já analisou formas de incentivar a criação de zonas de estacionamento de elevada qualidade, inclusivamente os requisitos mínimos exigidos. Por conseguinte, a Comissão deverá elaborar normas em matéria de zonas de estacionamento seguras e protegidas. Essas normas deverão contribuir para promover zonas de estacionamento de elevada qualidade. Além disso, as normas podem ser revistas de modo a permitir um melhor acesso a combustíveis alternativos, em conformidade com as políticas de desenvolvimento de tais infraestruturas. É igualmente importante garantir que as zonas de estacionamento não tenham gelo nem neve.
- (16) As zonas de estacionamento seguras e protegidas deverão ser objeto de procedimentos de auditoria a fim de poderem obterem certificação em conformidade com as normas da União. Esses procedimentos de auditoria deverão assegurar igualmente que as zonas de estacionamento continuam a satisfazer essas normas. Por conseguinte, a Comissão deverá ser incumbida de elaborar um procedimento de certificação, tendo em vista a criação de zonas de estacionamento seguras e protegidas na União.
- (17) A bem da segurança rodoviária e da aplicação da lei, todos os condutores deverão estar plenamente cientes das regras relativas aos tempos de condução e de repouso, bem como dos perigos da fadiga. Neste contexto, é importante dispor de informações facilmente acessíveis sobre as instalações de repouso disponíveis. Por conseguinte, a Comissão deverá fornecer informações sobre zonas de estacionamento seguras e protegidas através de um sítio Web de fácil utilização. Essas informações deverão manter-se atualizadas.
- (18) A fim de garantir a segurança e proteção permanente das zonas de estacionamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito ao estabelecimento de normas relativas ao nível do serviço prestado em zonas de estacionamento seguras e protegidas e de procedimentos relativos à certificação da segurança das zonas de estacionamento. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor<sup>(5)</sup>. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (19) As orientações revistas relativas à RTE-T, estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(6)</sup>, preveem a criação de zonas de estacionamento nas autoestradas de 100 em 100 km, aproximadamente, a fim de proporcionar aos utentes comerciais da estrada espaço de estacionamento com um nível de segurança e proteção adequado. De modo a acelerar e promover a construção de infraestruturas de estacionamento adequadas, é importante que estejam disponíveis possibilidades suficientes de cofinanciamento pela União de acordo com os atos jurídicos da União, em vigor e futuros, que estabeleçam as condições para esse apoio financeiro.
- (20) Muitas operações de transporte rodoviário no interior da União implicam uma parte do trajeto em navio transbordador (*ferry*) ou por ferrovia. Deverão, pois, ser estabelecidas disposições claras e adequadas no que respeita aos períodos de repouso e de pausa para tais operações.

<sup>(5)</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(6)</sup> Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (21) Os condutores são por vezes confrontados com circunstâncias imprevisíveis que impossibilitam a sua chegada a um destino desejado para um período de repouso semanal sem infringir as regras da União. É conveniente auxiliar os condutores a enfrentar essas circunstâncias, permitindo-lhes que cheguem ao destino previsto para gozarem um período de repouso semanal. Tais circunstâncias excepcionais são situações que ocorrem de forma inesperada, que são inevitáveis e não podem ser previstas, e impossibilitam a aplicação na íntegra das disposições do presente regulamento durante um curto período de tempo. Por conseguinte, tais circunstâncias não podem ser invocadas de forma sistemática com o intuito de evitar o cumprimento do presente regulamento. A fim de assegurar a aplicação adequada da regulamentação, o condutor deverá documentar as circunstâncias excepcionais que resultam numa derrogação das regras. Além disso, deverá ser prevista uma salvaguarda que assegure que o tempo de condução não seja excessivo.
- (22) Para reduzir e prevenir práticas de execução divergentes e para reforçar ainda mais a eficácia e a eficiência da execução transfronteiriça, é fundamental estabelecer regras claras de cooperação administrativa regular entre os Estados-Membros.
- (23) Os Estados-Membros deverão adotar todas as medidas necessárias para garantir que as regras nacionais em matéria de sanções aplicáveis em caso de infração ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(7)</sup> sejam aplicadas de forma efetiva, proporcionada e dissuasiva. Importa assegurar que os profissionais disponham de um acesso fácil às informações sobre as sanções aplicáveis nos Estados-Membros. A Autoridade Europeia do Trabalho, criada pelo Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(8)</sup>, poderá facilitar esse acesso, mediante a disponibilização das informações no sítio Web único à escala da União, que funciona como portal único de acesso a fontes e serviços de informação a nível da União e a nível nacional, em todas as línguas oficiais da União, criado pelo Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(9)</sup>.
- (24) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do Regulamento (CE) n.º 561/2006, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para clarificar quaisquer disposições desse regulamento e estabelecer orientações comuns sobre a sua aplicação e controlo. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(10)</sup>.
- (25) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do Regulamento (UE) n.º 165/2014, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para adotar atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas relativas à aplicação uniforme da obrigação de registar e de armazenar dados relativos à passagem de fronteira pelo veículo e às atividades transfronteiriças, e disposições pormenorizadas necessárias à aplicação uniforme de disposições relativas aos requisitos e às funções em matéria de dados e à instalação de tacógrafos. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- (26) A fim de reforçar a relação custo-eficácia do controlo do cumprimento das regras sociais, os sistemas tacográficos atuais e inteligentes deverão ser plenamente explorados e o tacógrafo inteligente deverá ser tornado obrigatório também no que diz respeito a veículos comerciais leves acima de um determinado peso que efetuam transportes internacionais por conta de outrem. Por conseguinte, as funcionalidades do tacógrafo deverão ser melhoradas, a fim de permitir posicionamentos mais precisos.
- (27) A relação custo-eficácia do controlo do cumprimento das regras sociais, o rápido desenvolvimento das novas tecnologias, a digitalização em toda a economia da União e a necessidade de condições de concorrência equitativas no setor do transporte rodoviário internacional tornam necessário encurtar o período de transição para a instalação de tacógrafos inteligentes nos veículos matriculados. Os tacógrafos inteligentes contribuirão para a simplificação dos controlos, facilitando assim o trabalho das autoridades nacionais.

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

<sup>(8)</sup> Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que institui uma Autoridade Europeia do Trabalho, altera os Regulamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 e (UE) 2016/589 e revoga a Decisão (UE) 2016/344 (JO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

<sup>(9)</sup> Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho de 2 de outubro de 2018 relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

<sup>(10)</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).

- (28) Para assegurar que os condutores, os transportadores e as autoridades de controlo beneficiem o mais rapidamente possível das vantagens dos tacógrafos inteligentes, nomeadamente do registo automático da passagem de fronteiras, a frota de veículos existente deverá ser equipada com esses dispositivos dentro de um prazo adequado após a entrada em vigor das disposições técnicas pormenorizadas. O referido prazo permitirá dispor de tempo suficiente para preparação.
- (29) Nos veículos que não estão equipados com tacógrafos inteligentes, a passagem das fronteiras dos Estados-Membros deverá ser registada no tacógrafo no ponto de paragem mais próximo, na fronteira ou após a fronteira.
- (30) O registo das atividades no tacógrafo constitui uma parte importante do trabalho dos condutores. Por conseguinte, é fundamental que os condutores obtenham formação adequada sobre a forma de utilizar as novas funcionalidades dos tacógrafos que estão a ser introduzidos no mercado. Enquanto empregadores, as empresas de transporte deverão suportar os custos relacionados com esta formação.
- (31) Os agentes de controlo que verificam o respeito do direito da União aplicável no setor do transporte rodoviário enfrentam desafios resultantes da diversidade de tacógrafos utilizados e da rápida evolução das técnicas de manipulação sofisticadas. É o que acontece, nomeadamente, quando esses controlos são efetuados na estrada. Por conseguinte, é fundamental que os agentes de controlo obtenham formação adequada a fim de garantir que se mantêm plenamente informados em relação aos progressos tecnológicos e técnicas de manipulação mais recentes.
- (32) A fim de reduzir os encargos das empresas de transporte e das autoridades de controlo, caso um agente de controlo remova o selo de um tacógrafo para efeitos de controlo, esse agente deverá ser autorizado a repor um novo selo em determinadas circunstâncias bem documentadas.
- (33) Tendo em conta os progressos tecnológicos constantes, a Comissão está a analisar a possibilidade de desenvolver novas soluções técnicas que ofereçam as mesmas vantagens e o mesmo nível de segurança que o tacógrafo inteligente, com custos conexos iguais ou inferiores.
- (34) É importante que as empresas de transporte estabelecidas em países terceiros estejam sujeitas a regras equivalentes às da União quando realizarem operações de transporte rodoviário no território da União. A Comissão deverá avaliar a aplicação deste princípio a nível da União e propor soluções adequadas a negociar no contexto do Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Internacionais Rodoviários («Acordo AETR»).
- (35) O transporte de mercadorias é diferente do transporte de passageiros. Por conseguinte, a Comissão deverá avaliar se deverão ser propostas regras mais adequadas para o setor do transporte de passageiros, especialmente no que se refere aos serviços ocasionais, na aceção do artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(11)</sup>.
- (36) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, melhorar a segurança rodoviária e as condições de trabalho para os condutores na União através da harmonização das regras relativas ao tempo de condução, pausas e períodos de repouso no transporte rodoviário e através da harmonização das regras relativas à utilização e controlo de tacógrafos, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à natureza desses objetivos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (37) Os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 deverão, por conseguinte, ser alterados,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

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

- 1) No artigo 2.º, n.º 1, é inserida a seguinte alínea:

«a-A) A partir de 1 de julho de 2026, de mercadorias em operações de transporte internacional ou de cabotagem, em que a massa máxima autorizada do veículo, incluindo reboques ou semirreboques, seja superior a 2,5 toneladas; ou»;

<sup>(11)</sup> Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a-A) passa a ter a seguinte redação:

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

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

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

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

b) No artigo 3.º é inserida a seguinte alínea:

«h-A) Veículos com massa máxima autorizada que exceda 2,5 toneladas mas não exceda 3,5 toneladas, incluindo reboques ou semirreboques, utilizados para o transporte de mercadorias, em que o transporte não é efetuado por conta de outrem mas por conta da empresa ou do condutor, se a condução não constituir a atividade principal da pessoa que conduz o veículo.»;

3) Ao artigo 4.º, é aditada a seguinte alínea:

«r) “Transporte não comercial”: o transporte rodoviário, com exceção do transporte por conta de outrem ou por conta própria, que não seja remunerado direta ou indiretamente, e que não gere receitas diretas ou indiretas para o condutor do veículo ou para outras pessoas e que não tenha qualquer ligação com uma atividade profissional ou comercial.»;

4) No artigo 6.º, o n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. O condutor regista como “outro trabalho” qualquer tempo descrito no artigo 4.º, alínea e), bem como qualquer tempo passado a conduzir um veículo utilizado para operações comerciais que não se incluem no âmbito de aplicação do presente regulamento e regista ainda todos os períodos de “disponibilidade”, na aceção do artigo 3.º, alínea b), da Diretiva 2002/15/CE, nos termos do artigo 34.º, n.º 5, alínea b), subalínea iii), do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*). Este registo é feito manualmente numa folha de registo, através de um impresso ou utilizando as possibilidades de introdução manual de dados no aparelho de controlo.

(\*) Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).»;

5) Ao artigo 7.º, é aditado o seguinte parágrafo:

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

6) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Em cada período de duas semanas consecutivas, o condutor goza pelo menos:

a) De dois períodos de repouso semanal regular; ou

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

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

Não obstante o disposto no primeiro parágrafo, um condutor que efetue operações de transporte internacional de mercadorias pode gozar dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos fora do Estado-Membro onde se encontra estabelecido, desde que, em cada período de quatro semanas consecutivas, o condutor goze pelo menos quatro períodos de repouso semanal, dos quais pelo menos dois sejam períodos de repouso semanal regular.

Para efeitos do presente número, considera-se que um condutor efetua operações de transporte internacional se os dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos do condutor tiverem início fora do Estado-Membro onde o empregador está estabelecido e do país de residência do condutor.»;

- b) É inserido o seguinte número:

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

Caso o condutor goze dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos nos termos do n.º 6, terceiro parágrafo, o período de repouso semanal subsequente é precedido de um período de repouso gozado a título de compensação por esses dois períodos de repouso semanal reduzido.»;

- c) O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:

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

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

- d) É inserido o seguinte número:

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

Todavia, caso o condutor goze dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos nos termos do n.º 6, a empresa de transporte organiza o trabalho do condutor de modo a que este possa regressar antes do início do período de repouso semanal regular superior a 45 horas a título de compensação.

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

- e) É aditado o seguinte número:

«10. Até 21 de agosto de 2022, a Comissão avalia e comunica ao Parlamento Europeu e ao Conselho a possibilidade de adotar regras mais adequadas para os condutores que exerçam uma atividade de serviço ocasional de transporte de passageiros, na aceção do artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009.»;

- 7) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 8.º-A

1. A Comissão assegura que as informações sobre as zonas de estacionamento seguras e protegidas sejam facilmente acessíveis aos condutores que efetuam operações de transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros. A Comissão publica uma lista de todas as zonas de estacionamento certificadas, a fim de proporcionar aos condutores as seguintes condições:

— deteção e prevenção de intrusões,

- iluminação e visibilidade,
- ponto de contacto e procedimentos de emergência,
- instalações sanitárias adequadas do ponto de vista do género,
- possibilidade de comprar produtos alimentares e bebidas,
- conexões de comunicação,
- alimentação elétrica.

A lista dessas zonas de estacionamento é disponibilizada num único sítio Web oficial que seja objeto de atualizações regulares.

2. A Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 23.º-A, a fim de estabelecer normas que especificuem em pormenor o nível do serviço e de segurança no que diz respeito às zonas enumeradas no n.º 1 e aos procedimentos de certificação das zonas de estacionamento.

3. Todas as zonas de estacionamento certificadas podem ter afixada uma indicação de que se encontram certificadas de acordo com as normas e os procedimentos da União.

Nos termos do artigo 39.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*), os Estados-Membros devem incentivar a criação de espaço de estacionamento para os utilizadores comerciais da estrada.

4. Até 31 de dezembro de 2024, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a disponibilidade de instalações de repouso adequadas para os condutores e de zonas de estacionamento seguras, bem como sobre a criação de zonas de estacionamento seguras e protegidas certificadas nos termos dos atos delegados a que se refere o n.º 2. Esse relatório pode enumerar medidas destinadas a aumentar o número e a qualidade das zonas de estacionamento seguras e protegidas.

(\*) Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).»;

8) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Em derrogação do disposto no artigo 8.º, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador (*ferry*) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular ou um período de repouso semanal reduzido, esse período pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras atividades que, no total, não ultrapassem uma hora. Durante o referido período de repouso diário regular ou período de repouso semanal reduzido, o condutor deve ter acesso a uma cabine-dormitório, uma cama ou um beliche.

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

a) A viagem tenha uma duração prevista de 8 horas ou mais; e

b) O condutor disponha de uma cabine-dormitório no *ferry* ou no comboio.»;

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

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

9) É inserido o artigo seguinte:

«Artigo 9.<sup>º</sup>-A

Até 31 de dezembro de 2025, a Comissão elabora e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação sobre a utilização dos sistemas de condução autónoma nos Estados-Membros. Esse relatório centra-se, em especial, no impacto potencial desses sistemas nas regras relativas aos tempos de condução e de repouso. O referido relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa para alterar o presente regulamento.»;

10) No artigo 10.<sup>º</sup>, o n.<sup>º</sup> 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As empresas de transporte estão proibidas de remunerar os condutores assalariados, mesmo sob a forma de concessão de prémios ou de suplementos de salário, em função das distâncias percorridas, da rapidez da entrega e/ou do volume das mercadorias transportadas, se essa remuneração for suscetível de comprometer a segurança rodoviária e/ou de favorecer a violação do presente regulamento.»;

11) No artigo 12.<sup>º</sup>, são aditados os seguintes parágrafos:

«Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, em circunstâncias excepcionais, o condutor pode também não observar o disposto no artigo 6.<sup>º</sup>, n.<sup>º</sup>s 1 e 2, e no artigo 8.<sup>º</sup>, n.<sup>º</sup> 2, e exceder, no máximo, até uma hora o tempo de condução diário e semanal para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de repouso semanal.

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

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

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

12) No artigo 13.<sup>º</sup>, o n.<sup>º</sup> 1 é alterado do seguinte modo:

a) A alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) Veículos que operem exclusivamente em ilhas ou regiões isoladas do restante território nacional com uma superfície não superior a 2 300 quilómetros quadrados e que não comuniquem com o restante território nacional por ponte, vau ou túnel abertos à circulação automóvel, nem confinem com nenhum outro Estado-Membro.»;

b) São aditadas as seguintes alíneas:

«q) Veículos ou conjuntos de veículos utilizados para transportar maquinaria de construção para uma empresa de construção num raio de, no máximo, 100 km a partir da base da empresa, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do condutor;

r) Veículos utilizados para a entrega de betão pronto.»;

13) No artigo 14.<sup>º</sup>, o n.<sup>º</sup> 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Em caso de urgência, os Estados-Membros podem, em circunstâncias excepcionais, conceder uma derrogação temporária até ao limite de 30 dias, que deve ser devidamente fundamentada e imediatamente notificada à Comissão. A Comissão publica imediatamente essas informações num sítio Web público.»;

14) O artigo 15.<sup>º</sup> passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.<sup>º</sup>

Os Estados-Membros asseguram que os condutores dos veículos referidos no artigo 3.<sup>º</sup>, alínea a), são regidos por regras nacionais que proporcionem proteção adequada em matéria de tempos de condução autorizados e de pausas e períodos de repouso obrigatórios. Os Estados-Membros informam a Comissão das regras nacionais pertinentes aplicáveis a esses condutores.»;

15) No artigo 16.<sup>º</sup>, n.<sup>º</sup> 3, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

a) Incluir todos os dados referidos no n.<sup>º</sup> 2 relativamente a um período mínimo que abranja o dia do controlo e os 56 dias anteriores; esses dados são regularmente atualizados, com uma periodicidade máxima de um mês;»;

16) No artigo 19.<sup>º</sup>, o n.<sup>º</sup> 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros determinam o regime de sanções aplicável às infrações do disposto no presente regulamento e no Regulamento (UE) n.<sup>º</sup> 165/2014 e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. Essas sanções são efetivas e proporcionadas em relação à gravidade das infrações, tal como indicado no anexo III da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*), bem como dissuasivas e não discriminatórias. Nenhuma infração ao presente regulamento e ao Regulamento (UE) n.<sup>º</sup> 165/2014 está sujeita a mais de uma sanção ou a mais de um processo. Os Estados-Membros notificam à Comissão as referidas regras e medidas, juntamente com o método e os critérios escolhidos a nível nacional para avaliar a respetiva proporcionalidade. Os Estados-Membros notificam sem demora quaisquer alterações subsequentes que afetem essas regras e medidas. A Comissão informa os Estados-Membros dessas regras e medidas, assim como de quaisquer alterações às mesmas. A Comissão assegura a publicação destas informações em todas as línguas oficiais da União num sítio Web público específico, que contenha informações pormenorizadas sobre as sanções aplicáveis nos Estados-Membros.

---

(\*) 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 (CE) n.<sup>º</sup> 561/2006 e (UE) n.<sup>º</sup> 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito 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).»;

17) O artigo 22.<sup>º</sup> é alterado do seguinte modo:

a) O n.<sup>º</sup> 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros trabalham em estreita cooperação entre si e assistem-se mutuamente, sem demora injustificada, para facilitar a aplicação coerente do presente regulamento e a sua execução efetiva, nos termos dos requisitos estabelecidos no artigo 8.<sup>º</sup> da Diretiva 2006/22/CE.»;

b) Ao n.<sup>º</sup> 2, é aditada a seguinte alínea:

«c) Outras informações específicas, incluindo a notação de risco da empresa, suscetíveis de terem consequências para o cumprimento do presente regulamento.»;

c) São inseridos os seguintes números:

«3-A. Para efeitos do intercâmbio de informações no quadro do presente regulamento, os Estados-Membros utilizam os organismos de ligação intracomunitária designados nos termos do artigo 7.<sup>º</sup> da Diretiva 2006/22/CE.

3-B. A cooperação e a assistência mútua em matéria administrativa são prestadas gratuitamente.»;

18) É inserido o artigo seguinte:

«Artigo 23.<sup>º</sup>-A

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 8.<sup>º</sup>-A é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a partir de 20 de agosto de 2020.

A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 8.<sup>º</sup>-A pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor (\*).

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 8.<sup>º</sup>-A só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

---

(\*) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

19) No artigo 24.<sup>º</sup>, o n.<sup>º</sup> 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.<sup>º</sup> do Regulamento (UE) n.<sup>º</sup> 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*).

2-A. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.<sup>º</sup> do Regulamento (UE) n.<sup>º</sup> 182/2011.

---

(\*) Regulamento (UE) n.<sup>º</sup> 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).»;

20) No artigo 25.<sup>º</sup>, o n.<sup>º</sup> 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Nos casos referidos no n.<sup>º</sup> 1, alínea b), a Comissão adota atos de execução que estabelecem as abordagens comuns.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.<sup>º</sup>, n.<sup>º</sup> 2-A.»;

## Artigo 2.º

O Regulamento (UE) n.º 165/2014 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 1.º, n.º 1, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«1. O presente regulamento estabelece as obrigações e os requisitos relacionados com a construção, instalação, utilização, ensaio e controlo dos tacógrafos utilizados no transporte rodoviário para verificar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006, dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 (\*), (CE) n.º 1072/2009 (\*\*) e (CE) n.º 1073/2009 (\*\*\*) do Parlamento Europeu e do Conselho, da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*\*\*\*), das Diretivas 92/6/CEE (\*\*\*\*\*) e 92/106/CEE (\*\*\*\*\*\*) do Conselho e, no que respeita ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, das Diretivas 96/71/CE (\*\*\*\*\*), 2014/67/UE (\*\*\*\*\*\*) e (UE) 2020/1057 (\*\*\*\*\*\*) do Parlamento Europeu e do Conselho.

(\*) Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

(\*\*) 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 internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

(\*\*\*) Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

(\*\*\*\*) 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).

(\*\*\*\*\*) 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).

(\*\*\*\*\*) Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

(\*\*\*\*\*\*) Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

(\*\*\*\*\*\*) Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, respeitante à execução da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno («Regulamento IMI») (JO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

(\*\*\*\*\*\*) Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que diz respeito à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores no setor dos transportes rodoviários e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e ao Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 249 de 31.7.2020, p. 49).»;

- 2) No artigo 3.º, o n.º 4 é substituído pelo seguinte texto:

«4. No máximo até três anos a contar do final do ano da data de entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, as categorias de veículos a seguir indicados que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula são equipados com um tacógrafo inteligente conforme disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º do presente regulamento:

- a) Os veículos equipados com um tacógrafo analógico;
- b) Os veículos equipados com um tacógrafo digital que cumpram as especificações constantes do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, aplicáveis até 30 de setembro de 2011;
- c) Os veículos equipados com um tacógrafo digital que cumpram as especificações constantes do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, aplicáveis a partir de 1 de outubro de 2011; e
- d) Os veículos equipados com um tacógrafo digital que cumpram as especificações constantes do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, aplicáveis a partir de 1 de outubro de 2012.

4-A. No máximo até quatro anos após a data de entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, os veículos equipados com um tacógrafo inteligente nos termos do anexo I-C do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão (\*) que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula são equipados com um tacógrafo inteligente conforme disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º do presente regulamento.

(\*) Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, de 18 de março de 2016, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os requisitos para construção, ensaio, instalação, funcionamento e reparação de tacógrafos e seus componentes (JO L 139 de 26.5.2016, p. 1).»;

3) No artigo 4.º, n.º 2, depois do quarto travessão, é inserido o seguinte travessão:

«— possuir uma capacidade de memória suficiente para armazenar todos os dados exigidos pelo presente regulamento;»;

4) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

«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 dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006, (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (CE) n.º 1073/2009, das Diretivas 2002/15/CE, 92/6/CEE e 92/102/CEE e, no que diz respeito ao destaqueamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, das Diretivas 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057.

2. Os Estados-Membros asseguram, designadamente, que os dados pessoais são protegidos contra outras utilizações que não as estritamente relacionadas com os atos jurídicos da União a que se refere 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, em especial, ao intercâmbio transfronteiriço desses dados com países terceiros; e
- À conservação de registos pelas empresas de transportes, a que se refere o artigo 33.º.

3. O tacógrafo digital é concebido de modo a assegurar a privacidade. Só os dados necessários para os efeitos referidos no n.º 1 podem ser tratados.

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

5) No artigo 8.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. A fim de facilitar a verificação 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:

- o local onde começa o período de trabalho diário,
- de cada vez que o veículo atravessa a fronteira de um Estado-Membro,
- de cada vez que um veículo efetua operações de carga ou descarga,
- de três em três horas de tempo de condução acumulado, e
- o local onde termina o período de trabalho diário.

A fim de facilitar a verificação do cumprimento pelas autoridades responsáveis pelo controlo, os tacógrafos inteligentes registam igualmente se o veículo foi utilizado para o transporte de mercadorias ou de passageiros, conforme exigido pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006.

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

No entanto, o registo das passagens de fronteiras e de outras atividades a que se refere o primeiro parágrafo, segundo e terceiro travessões, e o segundo parágrafo, aplica-se aos veículos que foram matriculados pela primeira vez num Estado-Membro mais de dois anos após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, sem prejuízo da obrigaçāo de reconverter certos veículos mais tarde nos termos do artigo 3.º, n.º 4.»;

6) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Três anos após a data de entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, os Estados-Membros dotam 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 e estratégias específicos de execução. Até esse momento, os Estados-Membros podem decidir se fornecem às suas autoridades de controlo esse equipamento de deteção rápida à distância.»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«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. São 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 aos atos jurídicos da União a que se refere o artigo 7.º, n.º 1, e ao presente regulamento e as oficinas têm acesso aos dados comunicados, na medida em que tal seja necessário para verificar o correto funcionamento do tacógrafo.»;

c) Ao n.º 4, é aditado o seguinte travessão:

«— superação do tempo de condução máximo.»;

7) No artigo 10.º, é aditado o seguinte parágrafo:

«Os tacógrafos de veículos matriculados pela primeira vez num Estado-Membro mais de dois anos após a data de entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, estão equipados com a interface a que se refere o n.º 1.»;

8) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

a) O primeiro parágrafo é substituído pelo seguinte texto:

«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.

Até 21 de agosto de 2021, a Comissão adota atos de execução que estabelecem disposições pormenorizadas relativas à aplicação uniforme da obrigação de registar e armazenar os dados relativos a todas as passagens de fronteira do veículo e às atividades a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, segundo e terceiro travessões, e o artigo 8.º, n.º 1, segundo parágrafo.

Até 21 de fevereiro de 2022, a Comissão adota atos de execução que estabelecem disposições pormenorizadas necessárias à aplicação uniforme das regras relativas aos requisitos e às funções em matéria de dados, incluindo os artigos 8.º, 9.º e 10.º do presente regulamento, e à instalação de tacógrafos nos veículos referidos no artigo 2.º, n.º 1, alínea a-A), 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.»;

b) No segundo parágrafo, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«As disposições pormenorizadas a que se referem o primeiro, segundo e terceiro parágrafos do presente artigo devem:»;

9) No artigo 22.º, n.º 5, o terceiro e o quarto parágrafos são substituídos pelo seguinte texto:

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

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

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

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

10) No artigo 26.º é inserido o seguinte número:

«7-A. A autoridade competente do Estado-Membro de emissão pode exigir a um condutor a substituição do seu cartão de condutor por um novo, se tal for necessário para cumprir as especificações técnicas pertinentes.»;

11) O artigo 34.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os condutores utilizam as folhas de registo ou os cartões de condutor sempre que conduzirem, a partir do momento em que tomam o veículo a seu cargo. A folha de registo ou o cartão de condutor não podem ser retirados antes do fim do período de trabalho diário, exceto se tal for autorizado ou se for necessário para introduzir o símbolo do país após a passagem da fronteira. Nenhuma folha de registo ou cartão de condutor pode ser utilizado por um período mais longo do que aquele para o qual foi destinado.»;

b) No n.º 5, a alínea b) é alterada do seguinte modo:

i) a subalínea iv) passa a ter a seguinte redação:

«iv) com o símbolo : pausas, repouso, férias anuais ou baixa por doença.»;

ii) é aditada a seguinte subalínea:

«v) com o símbolo do “transbordador (ferry)/comboio”: para além do símbolo : o período de repouso gozado num transbordador (ferry) ou comboio, conforme exigido pelo artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.»;

c) Ao n.º 6, é aditada a seguinte alínea:

«f) Os símbolos dos países em que o período de trabalho diário foi iniciado e terminado. O condutor introduz também o símbolo do país em que entra após a passagem da fronteira de um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no ponto de paragem mais próximo possível, na fronteira ou após a fronteira. Se a passagem da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por ferry ou comboio, o condutor introduz o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.»;

d) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«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.

A partir de 2 de fevereiro de 2022, os condutores introduzem também o símbolo do país em que entram após a passagem da fronteira de um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no ponto de paragem mais próximo possível, na fronteira ou após a fronteira. Se a passagem da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por *ferry* ou comboio, os condutores introduzem o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.

Os Estados-Membros podem impor aos condutores dos veículos que efetuam operações de transporte internas no seu território que, ao símbolo do país, acrescentem outras especificações de caráter geográfico mais pormenorizadas, desde que esses Estados-Membros 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 no primeiro parágrafo.»;

12) O artigo 36.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) a alínea i) passa a ter a seguinte redação:

«i) As folhas de registo do dia em curso e dos 56 dias anteriores,»;

ii) a alínea iii) passa a ter a seguinte redação:

«iii) Todos os registos manuais e impressões efetuados durante o dia em curso e nos 56 dias anteriores.»;

b) No n.º 2, a alínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«ii) Todos os registos manuais e impressões efetuados durante o dia em curso e nos 56 dias anteriores,»;

#### Artigo 3.º

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

Todavia, o artigo 1.º, ponto 15, e o artigo 2.º, ponto 12, são aplicáveis a partir de 31 de dezembro de 2024.

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

Feito em Bruxelas, em 15 de julho de 2020.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

D.M. SASSOLI

Pelo Conselho

A Presidente

J. KLOECKNER