

**ANTRAM**

Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias



---

# REGULAMENTAÇÃO SOCIAL



---

## INDICE

1.	TEMPOS DE CONDUÇÃO E REPOUSO .....	4
1.1	Introdução .....	4
1.2	Âmbito de aplicação .....	4
1.3	Definições .....	5
1.4	Os tempos de condução e repouso .....	6
2.	TACÓGRAFO .....	11
2.1	Veículos excluídos .....	11
2.2	Homologação e instalação .....	17
2.3	Controlo metrológico .....	13
2.4	Folha de registo (ou disco do tacógrafo) .....	15
2.5	Regras de utilização .....	17
2.6	Tacógrafo digital .....	22
3.	CONTRA-ORDENAÇÕES .....	25
3.1	Quadro sancionatório .....	25
4.	ANEXOS .....	26

---

## 1. TEMPOS DE CONDUÇÃO E REPOUSO

### 1.1 Introdução

Em 1985, O Regulamento CEE nº 3820/85, de 20 de Dezembro de 1985 veio disciplinar a aplicação homogénea em todos os países membros da Comunidade Europeia, de algumas disposições comuns em matérias de natureza sócio-laboral, designadamente:

- Idade mínima dos condutores
- Tempos de condução
- Tempos de repouso
- Aplicação do AETR (Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos que efectuem Transportes Rodoviários Internacionais) aos transportes internacionais com destino ou provenientes de países terceiros, ou entre dois países terceiros em trânsito no território de um Estado Membro

Pretendeu-se através da sua aplicação conseguir três objectivos:

- Melhorar a segurança da circulação rodoviária
- Favorecer a melhoria das condições de trabalho e de vida dos condutores
- Harmonizar as condições de concorrência entre empresas de transporte rodoviário

Mantendo os 3 objectivos preconizados foi publicado o Regulamento (CE) nº 561/2006, de 15 de Março de 2006 (publicado no JO nº 102 Série L de 11-Abril-2006) que revogou o Regulamento 3820/85 e altera o Regulamento 3821/85 de 20 de Dezembro, relativo ao tacógrafo.

Este Regulamento pretende ser de mais fácil compreensão, interpretação e aplicação pelas empresas de transportes rodoviários e pelas autoridades fiscalizadoras de modo a garantir uma execução eficaz e uniforme, das regras aí estabelecidas, nos diferentes países onde tem de ser cumprida.

Os Estados Membros poderão estabelecer tempos de pausa e repouso mais elevados e tempos de condução menos elevados que os estabelecidos no Regulamento 561/2006, aos transportes rodoviários efectuados inteiramente no seu território, ficando os condutores que efectuem transportes internacionais abrangidos pelas regras do Regulamento.

Neste manual abordaremos apenas as regras referentes ao transporte de mercadorias.

### 1.2 Âmbito de aplicação

O Regulamento nº 561/2006 aplica-se ao transporte rodoviário de mercadorias em que a massa máxima autorizada dos veículos, incluindo reboques ou semi-reboques, seja superior a 3,5 toneladas, quer em carga quer em vazio.

---

Quanto ao âmbito geográfico, as disposições do Regulamento 561/2006, aplicam-se, independentemente do país de matrícula, aos transportes efectuados:

- Exclusivamente no interior da Comunidade;
- Entre a Comunidade, a Suíça e os países signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

O AETR aplica-se, em substituição do Regulamento, nos transportes rodoviários efectuados fora das áreas atrás referidas a:

- Veículos matriculados na Comunidade ou em países signatários do AETR, para a totalidade do trajecto;
- Veículos matriculados em países terceiros somente para a parte efectuada no território da Comunidade ou dos países do AETR.

### 1.3 Definições

Com vista à correcta aplicação e interpretação das suas disposições o Regulamento CE nº 561/2006, estabelece um conjunto de definições, das quais destacamos as seguintes:

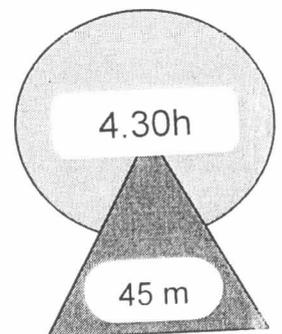
- **TRANSPORTE RODOVIÁRIO:** Qualquer deslocação por estradas abertas ao uso público, em vazio ou em carga, de um veículo afecto ao transporte de mercadorias;
- **CONDUTOR:** Qualquer pessoa que conduza o veículo, mesmo durante um curto período, ou que, no contexto da actividade que exerce, esteja a bordo de um veículo para poder eventualmente conduzir;
- **TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA:** A situação que se verifica quando, durante qualquer período de condução efectuado entre dois períodos consecutivos de repouso diário ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal, há pelo menos dois condutores no veículo para conduzir. A presença de outro ou outros condutores é facultativa durante a primeira hora de tripulação múltipla, mas obrigatória no resto do período;
- **SEMANA:** O período compreendido entre as 00.00 horas de Segunda-feira e as 24 horas de Domingo;
- **PAUSA:** período durante o qual o condutor não pode efectuar nenhum trabalho de condução ou outro e que é exclusivamente utilizado para recuperação;
- **REPOUSO:** período ininterrupto durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo;
- **TEMPO DIÁRIO DE CONDUÇÃO:** total acumulado dos períodos de condução entre o final de um período de repouso diário e o início do período de repouso diário seguinte ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal;
- **TEMPO SEMANAL DE CONDUÇÃO:** Total acumulado dos períodos de condução durante uma semana;
- **PERÍODO DE CONDUÇÃO:** período de condução acumulado a partir do momento em que o condutor começa a conduzir após um período de repouso ou uma pausa, até gozar um período de repouso ou uma pausa. O período de condução pode ser contínuo ou não.

- **OUTROS TRABALHOS:** É considerado como outro trabalho, todas as actividades definidas como tempo de trabalho na alínea a) do artº 3º da Directiva 2002/15/CE
  - Qualquer actividade distinta da condução em que o trabalhador se encontra à disposição do empregador e no exercício das suas funções ou actividades, nomeadamente:
    - Operações de carga e descarga;
    - Limpeza e manutenção técnica
    - Todas as restantes tarefas destinadas a assegurar a segurança do veículo e carga, ou a satisfazer as obrigações legais ou regulamentais directamente ligadas à operação de transporte, incluindo o controle das operações de carga e descarga, formalidades administrativas com a policia, alfandegas, serviços de emigração, etc.
  - Outros periodos durante os quais o condutor não pode dispor livremente do seu tempo sendo-lhes exigida a presença no posto de trabalho, pronto para retomar o trabalho normal, desempenhando certas tarefas associadas ao serviço, nomeadamente periodos de espera pela carga ou descarga cuja duração previsível não seja antecipadamente conhecida;
  - Qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do sector dos transportes.

#### 1.4 Os tempos de condução e repouso

O Regulamento CE nº 561/2006, estabelece normas quanto a:

- Tempos máximos de condução contínua
- Tempos máximos de condução diária
- Pausas
- Repouso diários e semanais
- Periodos máximos de condução consecutiva (semanal e bi-semanal)



##### a) Tempo máximo de condução contínua

A regra é a de que a duração máxima de condução contínua é de **4 h 30 m**.

Findo esse período o condutor deve fazer uma interrupção contínua de pelo menos **45 minutos**, excepto se iniciar um período de repouso.

A interrupção contínua pode ser substituída por pausas fraccionadas: uma, de pelo menos, 15 minutos seguida de outra, de, pelo menos, 30 minutos.

Estas interrupções (pausas) não são consideradas períodos de repouso.

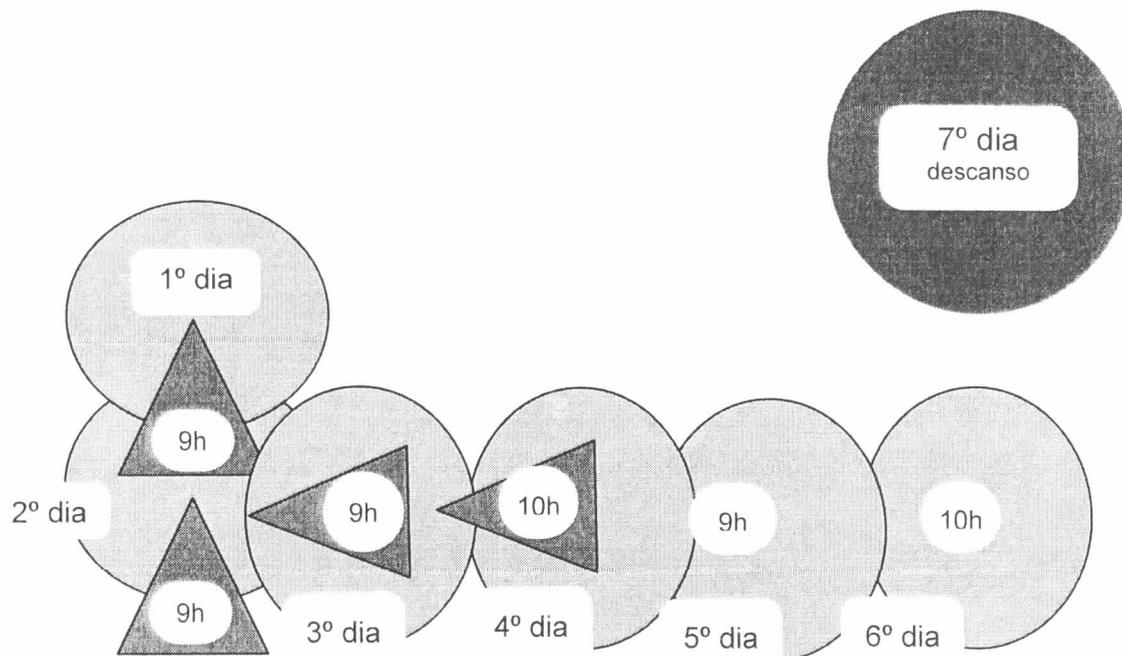
Durante as interrupções o condutor não pode efectuar outros trabalhos.

b) Tempo máximo de condução diária

Regra geral: **9 horas**, com possibilidade de, não mais de duas vezes por semana, poder ser alargado até um máximo de **10 horas**.

c) Período máximo de condução semanal

O condutor pode conduzir durante **6 dias** consecutivos, mas respeitando um máximo de **56 horas**.

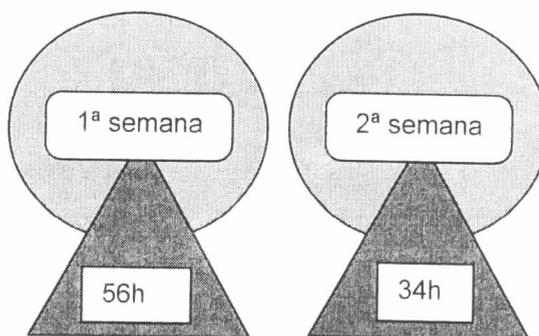


d) Período máximo de condução em 2 semanas consecutivas

A duração total de condução não pode ultrapassar **90 horas**.

Por exemplo, se numa semana o motorista conduzir 56 horas, na semana seguinte só poderá conduzir 34 horas, uma vez que somando ambas se chegará ao limite das 90 horas.

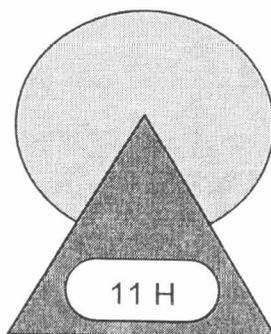
## CONDUÇÃO BI-SEMANAL: 90 H



Desde que não seja comprometida a segurança rodoviária e com o objectivo (exclusivo) de permitir atingir um ponto de paragem adequado, o condutor pode exceder os tempos máximos de condução, na medida do necessário, para assegurar a segurança das pessoas, do veículo ou da sua carga. O condutor deve mencionar o tipo e o motivo do excesso de condução na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão de dados ou no seu registo de serviço – Artigo 12º do Regulamento 561/2006

### e) Repouso diário

Repouso regular: em cada período de 24 horas o condutor deve gozar um repouso de pelo menos **11 horas consecutivas** ou, em alternativa gozar em dois períodos, o primeiro de, pelo menos, **3 horas consecutivas** e o segundo de **9 horas consecutivas**, pelo menos.



Repouso reduzido: repouso de, pelo menos, 9 horas mas menos de 11 horas.

Podem ser efectuados, no máximo, **3 períodos de repouso** reduzido, entre cada dois períodos de descanso semanal, sem necessidade de qualquer compensação.

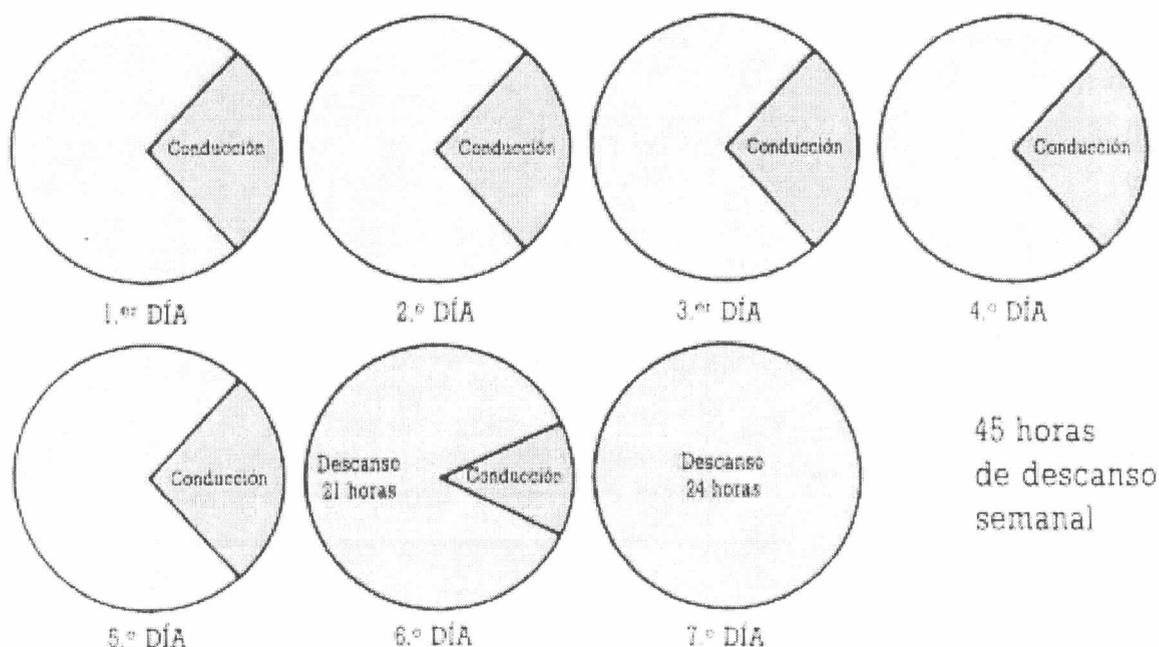
f) Repouso diário (2 motoristas)

Cada condutor deve gozar um período de pelo menos **9 horas consecutivas**, nas 30 horas que sigam ao termo de um período de repouso diário ou semanal.

g) Repouso semanal

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

Repouso regular: repouso de, pelo menos, **45 horas**.



Repouso reduzido: repouso de menos de 45 horas mas de, **pelo menos, 24 horas**. Esta redução deve ser compensada mediante um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da semana em curso.

Em cada período de duas semanas consecutivas, o condutor deve gozar pelo menos:

- dois períodos de repouso semanal regular; ou
- um período de repouso semanal regular e um período de repouso semanal reduzido.

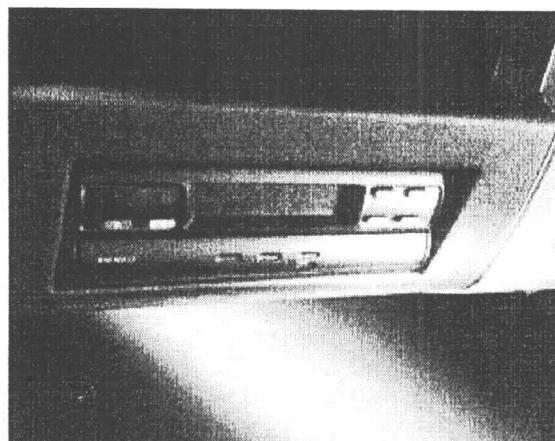
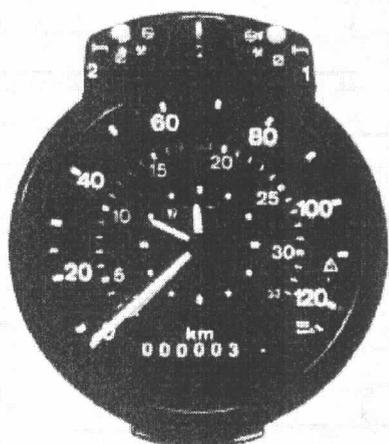
h) Tempos de condução e repouso – Síntese das Regras

Tempo máximo de condução contínua	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4 h 30 m</li> </ul>
Interrupção mínima de condução contínua (pausa)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 45 minutos, ou</li> <li>▪ 2 períodos: um de 15 m seguido de outro de 30 m</li> </ul>
Tempo máximo de condução diária	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 9 h / com possibilidade 10 h, 2 vezes por semana</li> </ul>
Período máximo de condução consecutiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 6 dias e um máximo de 56 horas</li> </ul>
Período máximo de condução consecutiva em 2 semanas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 90 h</li> </ul>
Repouso diário em cada período de 24 h:	
a) um condutor	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 11 horas consecutivas com possibilidade de redução para 9 horas três vezes por semana;</li> </ul> <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 12 horas, em dois períodos um de 3 h outro de 9 h</li> </ul>
b) dois condutores	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Em cada período de 30 horas: 9 horas</li> </ul>
Descanso semanal mínimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 45 horas consecutivas com possibilidade de redução para 24 horas</li> </ul> <p>Sempre com compensação correspondente gozada em bloco antes do fim da 3ª semana seguinte à semana em causa</p>

## 2. TACÓGRAFO

Com vista a controlar e a registar os tempos de condução e repouso das tripulações dos veículos de transportes rodoviários de mercadorias nacionais e internacionais previstos no Regulamento CE nº 561/2006, de que falou anteriormente, o Regulamento CEE nº 3821/85 de 20 de Dezembro, introduziu um aparelho de controlo denominado TACÓGRAFO.

O TACÓGRAFO é um aparelho de controlo destinado a ser instalado a bordo de veículos automóveis para indicação e registo automático ou semi-automático de dados: velocidade, tempos de condução e repouso, distâncias percorridas, assim como certos tempos de trabalho e de descanso dos seus condutores.



### 2.1 Veículos excluídos

Todos os veículos afectos aos transportes excepcionados do âmbito de aplicação dos tempos de condução e repouso, Regulamento CE nº 561/2006, estão isentos da instalação e utilização de tacógrafo – por exemplo: veículos propriedade das forças armadas, bombeiros ou forças policiais.

Regulamento CEE nº 561/2006 (Em vigor, nesta matéria, a partir de 11 de Abril de 2007)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veículos afectos ao serviço regular de transporte de passageiros, cujo percurso de linha não ultrapasse 50 quilómetros;</li> <li>- Veículos cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 40 km/hora;</li> <li>- Veículos que sejam propriedade das forças armadas, da protecção civil, dos bombeiros ou das forças policiais ou alugados sem condutor por estes serviços, quando o transporte for efectuado em resultado das funções atribuídas a estes serviços e estiver sob o controlo destes;</li> <li>- Veículos, incluindo aqueles utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária, utilizados em situações de emergência ou operações de salvamento;</li> <li>- Veículos especializados afectos a serviços médicos;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veículos especializados de pronto-socorro circulando num raio de 100 km a partir do local de afectação;</li> <li>- Veículos que estejam a ser submetidos a ensaios rodoviários para fins de aperfeiçoamento técnico, reparação ou manutenção, e veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;</li> <li>- Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;</li> <li>- Veículos comerciais com estatuto histórico de acordo com a legislação do Estado-Membro em que são conduzidos, que sejam utilizados para o transporte não comercial de passageiros ou de mercadorias.</li> </ul>

Cada Estado-Membro pode isentar, de uma lista existente no Regulamento, os transportes efectuados no seu território – por exemplo, em Portugal foram isentados os transportes efectuados por veículos afectos à instrução automóvel e veículos afectos aos serviços de esgotos e de recolha de lixo.

## 2.2 Homologação e instalação

Os tacógrafos devem ser homologadas por um Estado Membro, de acordo com as normas comunitárias, sendo que a sua instalação e montagem só pode ser efectuada por empresas e oficinas autorizadas para o efeito.

O tacógrafo deve ser concebido de forma a:

- Permitir que os agentes encarregados do controlo possam ler, após eventual abertura do aparelho, os registos relativos às nove horas anteriores à hora do controlo, sem deformar de forma permanente, danificar ou sujar a folha
- Verificar, sem abertura da caixa, se os registos estão a ser efectuados

---

**IMPORTANTE:**

QUER O EMPREGADOR QUER O CONDUTOR DEVERÃO ZELAR PELO BOM FUNCIONAMENTO E UTILIZAÇÃO CORRECTA DO TACÓGRAFO

### 2.3 Controlo metrológico

O controlo metrológico dos tacógrafos, para além da aprovação do modelo, compreende as operações seguintes:

- Primeira verificação (em duas fases);
- Verificação periódica;
- Verificação extraordinária.

#### ▪ Primeira verificação

A primeira verificação dos tacógrafos consistirá em:

- **1.ª fase**, a efectuar no banco de ensaios do fabricante, importador ou reparador, compreendendo os ensaios de distância, velocidade e tempos;
- **2.ª fase**, após instalação, compreendendo a verificação da adaptação do coeficiente  $w$  do veículo à constante  $k$  do tacógrafo e a verificação das respectivas condições de instalação.

O instalador deverá colocar uma chapa de instalação em conformidade com as especificações regulamentares.

#### ▪ Verificação periódica

A verificação periódica deverá ser efectuada de dois em dois anos e constará das operações de controlo regulamentares.

A **determinação dos erros** das indicações fornecidas pelos dispositivos indicadores e registadores do tacógrafo será efectuada **de seis em seis anos**.

A este propósito e tendo-se levantado dúvidas na interpretação da contagem do prazo de dois anos, a Comissão Europeia emitiu um esclarecimento que foi divulgado em Portugal pela Circular DGV nº 13/2003:



*Dr. Teixeira*

DIRECCÃO-GERAL DE VIACÃO

A. da República, 16  
1069-055 LISBOA  
Tel: 21 312 21 00  
Fax: 21 312 21 99

Ex.mo Sr. Presidente  
ANTRAM-Ass. Transp. Pub. Rod. Mercad.  
Rua Dr. António Cândido n.º 8-2º  
1050 LISBOA

DSV/DAV  
Circular N.º 13/2003

**Controlos periódicos dos tacógrafos**

No sentido de esclarecer eventuais dúvidas na interpretação da contagem do prazo de dois anos, a que se refere o n.º 3 da Parte VI do anexo I Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20.12.1985 recebemos o seguinte esclarecimento prestado pela Comissão Europeia, a pedido desta Direcção-Geral:

" Nos termos do número 3, alínea a) da Parte VI do Anexo I do Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3821/85, de 20 e Dezembro e 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, as verificações periódicas dos aparelhos instalados nos veículos devem ser efectuadas "pelo menos de dois em dois anos, podendo as mesmas efectuar-se no âmbito das inspecções técnicas dos veículos automóveis."

A Comissão interpreta esta frase como indicando um período máximo de 24 meses após ter sido efectuada a última verificação. O texto no referido número 3, alínea a) da Parte VI do Anexo I não fala em "ano calendário", mas sublinha o carácter máximo do período de 24 meses entre duas verificações. Se o controlo do tacógrafo fosse válido até ao final do ano em que termina o período de 24 meses, isso significaria que cada verificação passaria a ter validade por muito mais do que 24 meses. Ora, esta situação estaria em contradição com o propósito expresso no número 3, alínea a) da Parte VI do Anexo I do Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3821/85".

Com os melhores cumprimentos

O Subdirector-Geral

Carlos Mosqueira

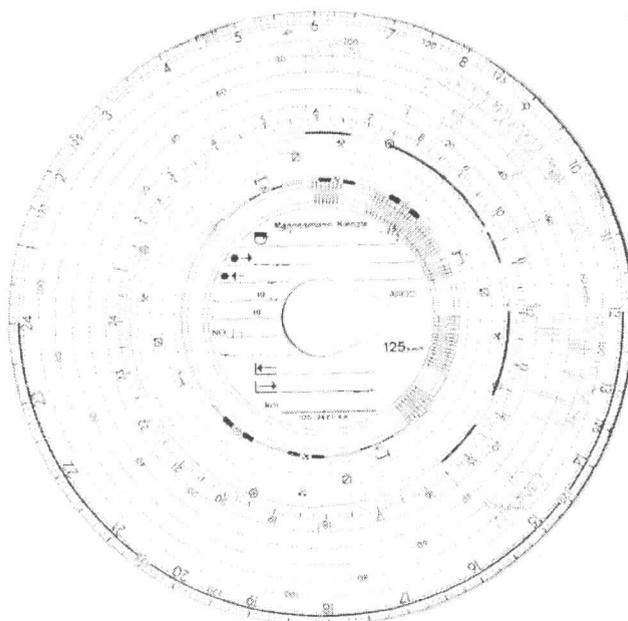
## ▪ Selagem

Os tacógrafos deverão possuir dispositivos para selagem nos elementos seguintes:

- Placa de instalação;
- Extremidades da ligação entre o tacógrafo e o veículo;
- Dispositivo corrector e sua inserção no circuito;
- Dispositivo de comutação para veículos com várias relações de transmissão no diferencial;
- Invólucros para proteger as partes interiores do tacógrafo.

## 2.4 Folha de registo (ou disco do tacógrafo)

É a folha concebida para receber e fixar os registos a colocar no tacógrafo e sobre a qual os dispositivos de marcação do mesmo inscreverão de forma contínua os diagramas a registar.



Quanto à utilização e conservação das folhas de registo, cumpre salientar que:

### O empregador

- Deverá entregar aos condutores o número suficiente de folhas de registo (de modelo homologado e adequadas ao tacógrafo instalado), tendo em conta o carácter individual dessas folhas, a duração do serviço e a exigência de substituir, eventualmente, as folhas danificadas ou apreendidas por um agente encarregado do controlo
- Deverá conservar as folhas de registo, em boa ordem, durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização e remeter uma cópia aos condutores interessados, caso estes o exijam. As folhas devem ser apresentadas ou remetidas às entidades fiscalizadoras sempre que solicitado

### Os condutores

- Não podem utilizar folhas de registo sujas ou danificadas, pelo que as devem proteger de forma adequada
- No caso de se danificar uma folha que contenha registos, os condutores devem juntar a folha danificada à folha de reserva utilizada para a substituir
- Devem utilizar as folhas de registo sempre que conduzem, a partir do momento em que tomem o veículo a seu cargo
- Não podem retirar a folha de registo antes do fim do período de trabalho diário, a menos que esta operação seja autorizada de outra forma
- Não podem utilizar a folha de registo por um período mais longo do que aquele para o qual foi destinada (normalmente 24 horas)

#### DESDE 1 DE MAIO DE 2006

OS CONDUTORES DEVERÃO ESTAR EM CONDIÇÕES DE APRESENTAR A QUALQUER ENTIDADE FISCALIZADORA AS FOLHAS DE REGISTO **DA SEMANA EM CURSO E OS DISCOS UTILIZADOS NOS 15 DIAS ANTERIORES**

#### A PARTIR DE 1 DE JANEIRO DE 2008

OS MOTORISTAS TERÃO QUE APRESENTAR OS REGISTOS DO DIA EM CURSO E OS DOS 28 DIAS ANTERIORES

### IMPORTANTE:

AS FOLHAS DE REGISTO SÃO PESSOAIS ⇒ DEVERÃO SEMPRE ACOMPANHAR O CONDUTOR E NÃO O VEÍCULO.

O condutor de veículo equipado com **tacógrafo digital** deve estar em condições de apresentar às entidades fiscalizadoras:

- O cartão de condutor de que for titular
- Qualquer registo manual e impressão efectuados durante a semana em curso e nos 15 dias anteriores
- Os discos da semana em curso e os discos utilizados nos 15 dias anteriores, no caso de ter conduzido um veículo com tacógrafo clássico

O condutor de veículo equipado com **tacógrafo clássico** deve estar em condições de apresentar às entidades fiscalizadoras:

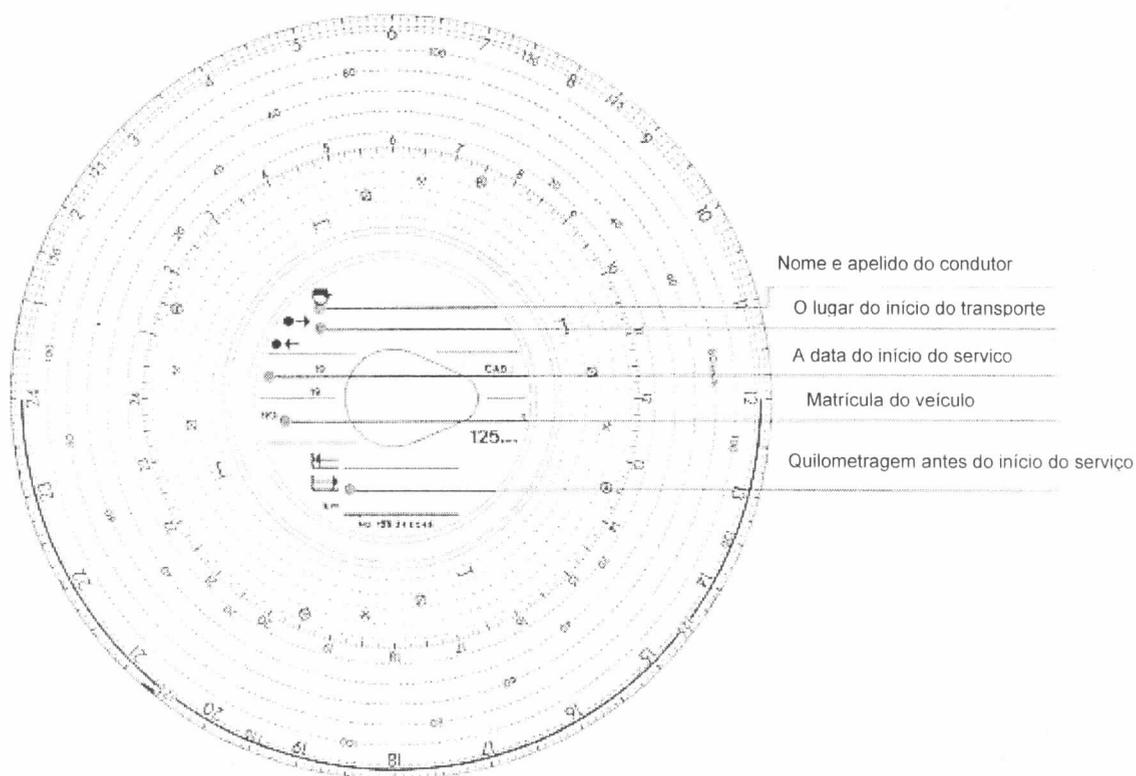
- Os discos da semana em curso e os discos utilizados nos 15 dias anteriores
- O cartão de condutor, se o possuir
- Qualquer registo manual e impressão efectuados durante a semana em curso e nos 15 dias anteriores

A partir de 1 de Janeiro de 2008, terão de ser apresentados os registos do dia em curso e os dos 28 dias anteriores

## 2.5 Regras de utilização

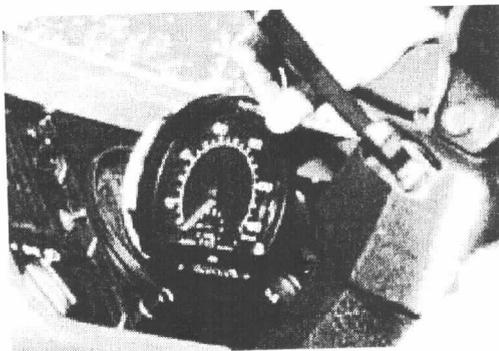
### 1º PASSO (ANTES DO INÍCIO DO TRABALHO):

Os condutores, antes da colocação da folha de registo no tacógrafo, **devem anotar** na mesma, **manualmente e de forma legível**, as seguintes indicações:



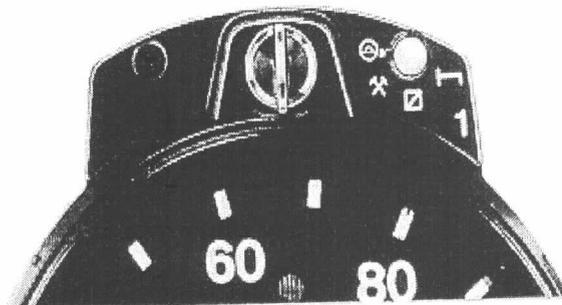
## 2º PASSO:

O condutor deve colocar a folha, certificando-se da concordância horária na folha e a hora legal do país onde o veículo foi matriculado e fechar o tacógrafo.



## 3º PASSO: SELECCIONAR O COMUTADOR:

O condutor deverá accionar os dispositivos de comutação para a posição correspondente à actividade a desenvolver.



O comutador indica:

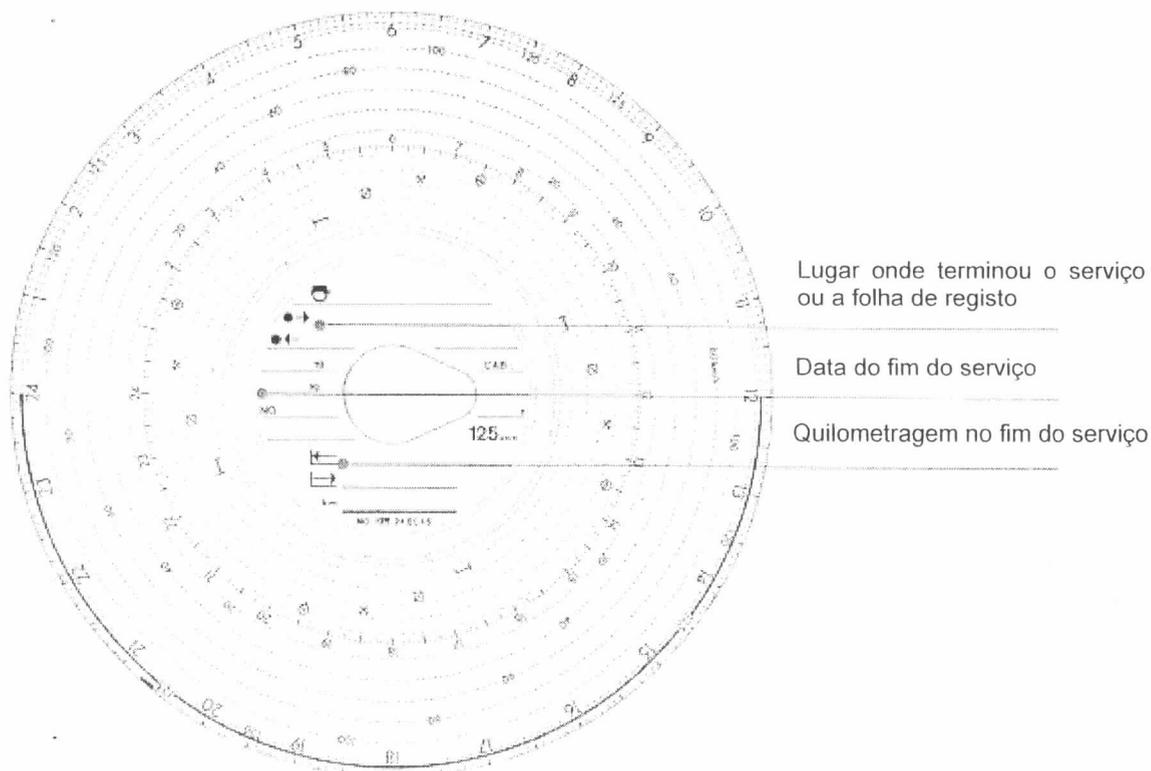
- Sob o símbolo  : o tempo de condução
- Sob o símbolo  : outros tempos de trabalho (ver definição)

- Sob o símbolo : o tempo de disponibilidade, que compreende:
  - Períodos não correspondentes a períodos de pausa
  - Períodos de repouso, durante os quais o trabalhador móvel não é obrigado a permanecer no seu posto de trabalho, mantendo-se no entanto disponível para responder a eventuais solicitações no sentido de iniciar ou retomar a condução ou de efectuar outros trabalhos. São considerados tempo de disponibilidade, nomeadamente, os períodos durante os quais o trabalhador móvel acompanha um veículo embarcado num ferry-boat ou transportado de comboio, bem como os períodos de espera nas fronteiras ou devido a proibições de circulação
  - Tempo passado ao lado do condutor ou numa “carma” durante a marcha do veículo
  
- Sob o símbolo : as interrupções da condução e os períodos de repouso diário.

Quando, em virtude do seu afastamento do veículo, os condutores não possam utilizar os elementos do aparelho instalado no veículo, os períodos de “outros tempos de trabalho”, “interrupções da condução e os períodos de repouso diário” e “tempo de disponibilidade”, devem figurar na folha de registo por inscrição manual, registo automático ou qualquer outro processo, de forma legível e sem sujar as folhas.

#### 4º PASSO: ABRIR O TACÓGRAFO E RETIRAR O DISCO (APÓS O TRABALHO DIÁRIO)

Quando terminar o serviço diário ou quando expirar a duração da folha de registo (em regra 24 horas), o condutor deve retirar a folha e anotar na mesma, **manualmente e de forma legível**, as seguintes indicações:



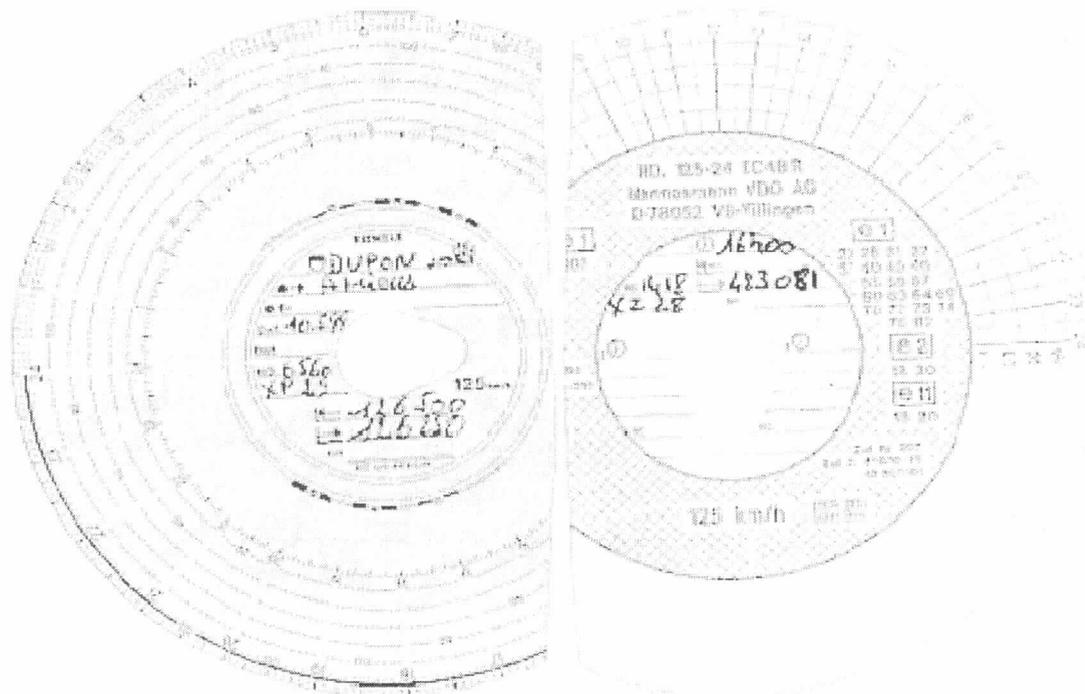
Que fazer quando o condutor mudar de veículo durante o serviço?

Atendendo que as folhas de registo são pessoais, ao mudar de veículo durante o serviço, o condutor deve:

1º - Retirar a folha do veículo a que estava afecto e registar todos os dados como se tivesse terminado o serviço

2º - Anotar, manualmente e de forma legível, no verso da folha de registo:

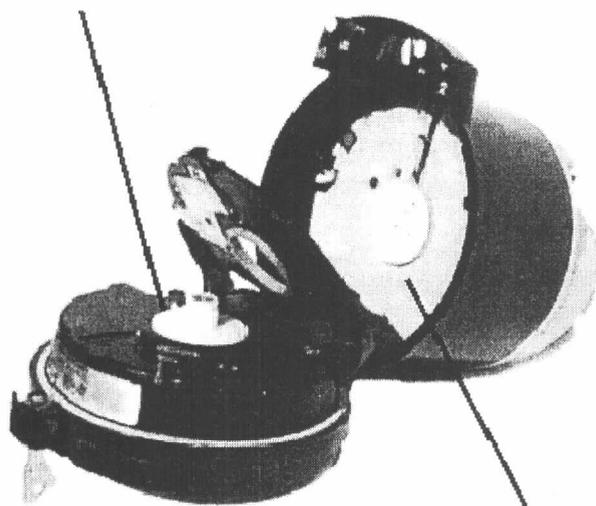
- A matrícula do novo veículo
- Os quilómetros que marca o conta-quilómetros do novo veículo
- A hora em que se verifica a troca de viaturas



E quando haja dois condutores para o mesmo veículo?

Atendendo a que as folhas de registo são pessoais, sempre que para um mesmo veículo haja dois condutores, terá de haver uma folha distinta para cada um deles para registo simultâneo e diferenciado.

1º motorista



2º motorista

#### **Que fazer em caso de avaria do tacógrafo?**

Em caso de avaria ou de funcionamento defeituoso do tacógrafo, a empresa deve, assim que as circunstâncias o permitam, promover a sua reparação por instaladores ou oficinas aprovadas, que após a sua reparação e/ou instalação, aporão no aparelho uma marca especial sobre a selagem a efectuar.

#### **Reparação a efectuar no percurso**

A reparação deverá ser efectuada no percurso, caso o veículo não possa regressar à empresa no prazo máximo de uma semana, a contar do dia da avaria ou da verificação do funcionamento defeituoso.

Os Estados Membros podem tomar todas as medidas regulamentares por forma a proibir os veículos de circulação quando não tenham sido, em tempo útil, reparadas as avarias do aparelho tacógrafo.

#### **IMPORTANTE:**

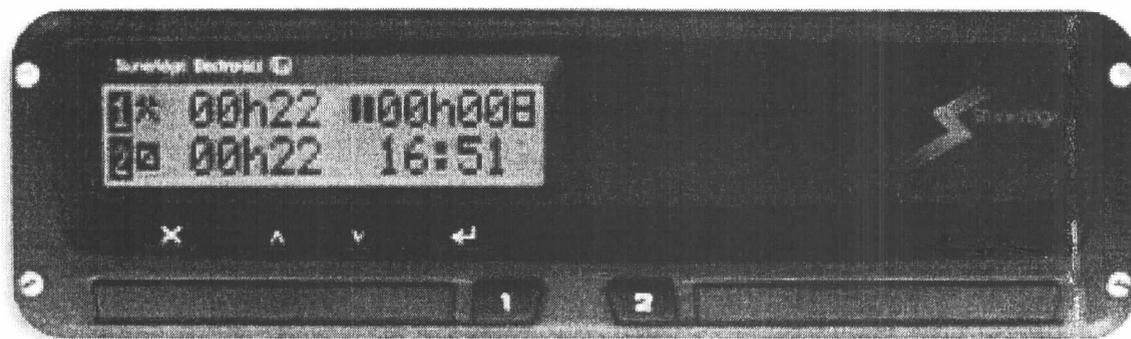
Durante o período da avaria ou funcionamento defeituoso do aparelho, os condutores devem anotar as indicações relativas aos diversos grupos de tempo, na medida em que estes não sejam registados de forma correcta pelo aparelho, na (ou nas) folha(s) de registo, ou numa folha "ad hoc" a juntar à folha de registo.

## 2.6 Tacógrafo digital

A experiência colhida durante o largo período de aplicação Regulamento (CEE) nº 3821/85 (relativo ao tacógrafo) demonstrou que as pressões económicas e da concorrência no Sector dos Transportes Rodoviários levaram determinados condutores ao não cumprimento de determinadas regras, designadamente as que dizem respeito aos períodos de condução e de repouso, definidas pelo Regulamento (CEE) nº 3820/85 (actualmente substituído pelo Regulamento nº 561/2006).

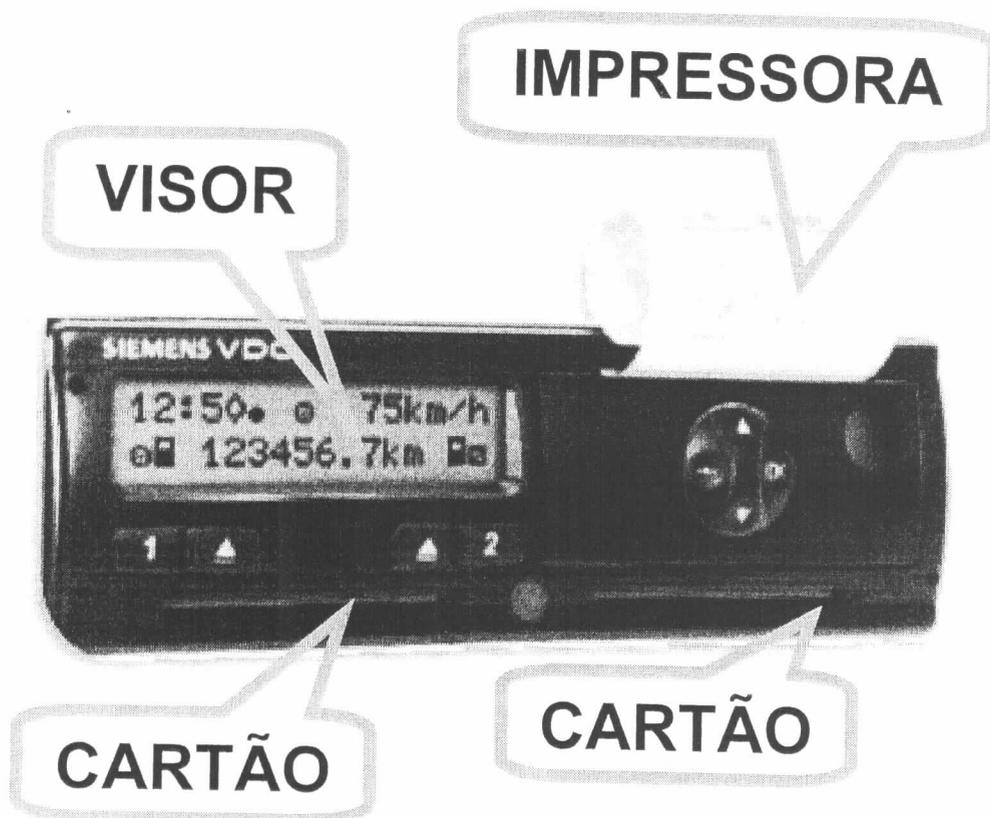
Atendendo que as infracções e as fraudes constatadas constituem um risco para a segurança rodoviária e são inaceitáveis, por razões de concorrência, para o condutor que cumpre as regras, foi decidido introduzir um novo aparelho de registo automático, para controlo regular tanto por parte das empresa como por parte das autoridades competentes, dos dados relativos ao desempenho e ao comportamento do condutor, bem como dos relativos à viagem de um veículo, tais como a velocidade e a distância percorrida.

Neste contexto foi publicado o Regulamento CE nº 2135/98 de 24 de Setembro, que veio alterar o Regulamento CE nº 3821/85, no sentido de introduzir o chamado TACÓGRAFO DIGITAL.



Trata-se da introdução de um equipamento de controlo com uma unidade de armazenamento electrónico das informações pertinentes e de um cartão individual de condutor, que visam assegurar a disponibilidade, a clareza, a facilidade de leitura, a impressão e a fiabilidade dos dados registados e fornecer um registo incontestável da actividade, por um lado, do condutor durante os últimos dias e, por outro lado, do veículo, durante um período de vários meses.

O novo tacógrafo digital estará preparado para que possa ser ligado a outros sistemas de controlo, como navegação, gestão de frotas, etc. Por outro lado, os fabricantes de tacógrafos oferecerem um software para extrair os dados deste equipamento.



#### Entrada em vigor

A implementação do tacógrafo digital tornou-se obrigatória para todos os veículos pesados novos matriculados após 1 de Maio de 2006.

Cumpra ainda salientar que, após a entrada em vigor efectiva para veículos novos, também os veículos com mais de 12 toneladas matriculados após 1 de Janeiro de 1996, **mas somente no caso de precisarem de substituir o actual tacógrafo e desde que seja tecnicamente viável**, ficarão sujeitos à instalação de tacógrafo electrónico.

#### Cartões de controlo

Atendendo a que os dados relativos à actividade dos condutores deverão poder ser verificados pelos condutores, pelas empresas que os empregam e pelas autoridades competentes dos Estados-membros, lógico será que os diversos intervenientes só possam ter acesso aos dados pertinentes ao exercício das suas actividades respectivas, pelo que existirão quatro tipos de cartões:

- Cartão pessoal e intransmissível para o condutor – com fotografia e chip incluídos
- Cartão da empresa – que visará recolher os dados relativos à condução e prestação do veículo

- 
- Cartão do instalador/reparador autorizado
  - Cartão de controlo para as autoridades fiscalizadora – que terão acesso às informações relevantes para efeitos de fiscalização

As empresas e os condutores serão responsáveis pelo correcto funcionamento do tacógrafo e dos cartões devendo a empresa guardar durante **um ano** tanto os discos/diagramas como os cartões.

A empresa deverá solicitar os cartões, que terão uma validade de 5 anos, às Entidades Competente<sup>1</sup> designadas pelas autoridades competentes pelos Estados-Membros.

Os pedidos de renovação de cartões deverão efectuar-se com **15 dias** de antecedência.

Em princípio, em caso de perda ou avaria, existirá um prazo de **7 dias** para a empresa solicitar novos cartões sendo que as Entidades competentes terão **5 dias úteis** para proceder à sua substituição.

Em nenhum caso se poderá estar mais de **15 dias** sem cartão.

Quando um cartão de condutor estiver danificado, funcionar mal ou não estiver na posse do condutor, este deverá:

- **Imprimir, no início do seu percurso**, os dados relativos ao veículo que conduz e indicar nessa impressão:
  - Os dados que permitem a sua identificação (nome, cartão de condutor ou número da carta de condução), incluindo a sua assinatura
  - Os períodos relativos “outros tempos de trabalho”, “tempos de disponibilidade”, “interrupções de condução” e “períodos de repouso diário”
- **Imprimir, no final do seu percurso**, as informações relativas aos períodos de tempo registados pelo aparelho de controlo, registar quaisquer períodos de outro trabalho, de disponibilidade e de repouso desde a impressão feita no início do seu percurso, quando não registados pelo tacógrafo, e inscrever no documento dados que permitam a sua identificação (nome, cartão de condutor ou número da carta de condução do condutor), incluindo a sua assinatura.

---

### 3. CONTRA-ORDENAÇÕES

#### 3.1 Quadro sancionatório

O não cumprimento de qualquer disposição relativa aos tempos de condução e de repouso, assim como às interrupções de condução é considerada como infracção grave e punida nos termos do Decreto-Lei nº 272/89 de 19 de Agosto, na redacção dada pela Lei nº 114/99 de 3 de Agosto e Lei nº 99/2003 de 27 de Agosto.

A organização do trabalho dos condutores pela empresa, que seja inadequada ao cumprimento da regulamentação social e que comprometa a segurança rodoviária através de prémios ou remunerações calculados em função das distâncias percorridas e ou do volume das mercadorias transportadas, é considerada infracção grave e punida nos termos sobreditos.

**A PRÁTICA DE INFRAÇÕES GRAVES E REPETIDAS** poderá determinar a aplicação simultaneamente com a coima, das sanções acessórias de interdição do exercício da actividade transportadora ou do exercício da profissão por parte do condutor pelo período máximo de dois anos contados a partir da data da decisão condenatória definitiva.

Constituem, nomeadamente, infracções graves os seguintes comportamentos:

- A falta de tacógrafo;
- A modificação das indicações ou registos;
- A falta de registo, o registo incompleto ou não discriminado dos grupos de tempo;
- A condução por tempo superior ao permitido nos regulamentos comunitários.

Considera-se repetida a prática da mesma infracção mais do que uma vez no período de doze meses. A instrução do processo e aplicação destas coimas são da competência da Inspecção-Geral do Trabalho.

---

#### 4. ANEXOS

### MANUAL DE TEMPOS DE CONDUÇÃO E REPOUSO E UTILIZAÇÃO DO TACÓGRAFO

- **Parecer do IDICT**
  
- **Regulamento (CE) nº 561/2006 de 15 de Março (JO L de 11 de Abril de 2006)**  
Relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) nº 3821/85 e (CEE) 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) nº 3820/85 do Conselho, estabelecendo ainda a data de 1 de Maio para a entrada em vigor do tacógrafo digital
  
- **Regulamento (CEE) nº 3821/85 de 20 de Dezembro (JO L 370 de 31 de Dezembro de 1985):**  
Relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (tacógrafo)  
(Com as alterações introduzidas pelos Regulamentos:
  - Regulamento (CEE) nº 3314/90 de 16 de Novembro, JO L 318 de 17 de Novembro de 1990
  - Regulamento (CEE) nº 3572/90 de 4 de Dezembro, JO L 353 de 17 de Dezembro de 1990;
  - Regulamento (CE) nº 1360/92 de 13 de Junho, JO L 207 de 5 de Agosto de 1992;
  - Regulamento (CEE) nº 3688/92 de 21 de Dezembro, JO L 374 de 22 de Dezembro de 1992;
  - Regulamento (CE) nº 2479/95 de 25 de Outubro, JO L 256/ de 26 de Outubro de 1995;
  - Regulamento (CE) nº 1056/97 de 11 de Junho, JO L 154 de 12 de Junho de 1997;
  - Regulamento (CE) nº 1882/2003 de 29 de Setembro, JO L 284 de 31 de Outubro de 2003;
  - Regulamento (CE) nº 432/2004 de 5 de Março, JO L 71 de 10 de Março de 2004;
  - Regulamento (CE) nº 561/2006 de 15 de Março, JO L 102 de 11 de Abril de 2006

GD/IGT 00459-21.02.03

ANTRAM
27 02 03
9E 03
9

942  
27 02 03  
A. J. Edgar  
28 02 03



Exm<sup>o</sup>. Senhor  
Secretário Geral da ANTRAM - Associação  
Nacional de Transportadores Públicos  
Rodoviários de Mercadorias

Assunto: Pedido de informação / Discos de tacógrafo  
• V/ ofício n<sup>o</sup> 201. de 03.01.30

Satisfazendo o solicitado, junto envio a V. Ex<sup>o</sup>. uma Informação elaborada pelo Grupo de Trabalho dos Transportes Rodoviários, da IGT, sobre o assunto em epígrafe, com a qual concordo.

Com os melhores cumprimentos, *com a melhor fé.*

O Inspector Geral do Trabalho

*João Ataíde das Neves*  
Nuno Ataíde das Neves

*Dea. TF*

---

*Analisar e, em  
qualquer caso,  
dispendir.*

---

*5.3.02*

inspeção-geral do trabalho  
Direcção Central

Alameda da Restauração • 1715-007 Lisboa • Tel. 21 241 8500 • Fax 21 2824867 • IGOT@igot.gov.pt • www.igot.gov.pt

INFORMAÇÃO

ASSUNTO: Transportes Rodoviários. Utilização dos discos-diagrama

Anexo ao Ofício nº GD/IGT00255, de 06-02-03, o Exmo Senhor Inspector Geral do Trabalho remeteu um pedido de esclarecimento subscrito pela a ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias -, relacionado com a utilização dos discos-diagrama, com o fundamento de que “... surge a questão de saber se o motorista, findo o seu dia de trabalho, deve tirar o disco do aparelho ou, deixá-lo no mesmo, com a consequência de nele se verificarem depois sobreposições de tempos”. Continuando a formulação do pedido a consulente pergunta ainda: “Como proceder? Há um entendimento unânime, neste matéria, em todo o espaço Europeu?”

A Exma Senhora Delegada de Coimbra despachou o pedido para os elementos do grupo de trabalho dos transportes a 07-02-2003, no sentido de produzir informação sobre o assunto, objectivo que nos propomos cumprir. Aliás, aproveitamos para referir, desde já, que Comando da GNR colocou diversas questões de teor idêntico, que foram objecto de resposta pela nossa informação de 5/12/2002, canalizada através dos Serviços Centrais e que se anexa.

Quanto à questão colocada:

Julgamos que, para uma resposta clara, e objectiva, devemos partir da evidência dos seguintes factos:

- a) - O tacógrafo é um equipamento técnico obrigatório que faz parte integrante das viaturas, destinando-se a registar, em cada momento, determinados factos inerentes à própria viatura e ao condutor (velocidade instantânea, distância percorrida, tempo de condução, pausa, repouso, etc.). Pensamos que sem cometer grande abuso do

Av. Fernão de Magalhães, nº 447-1º 3000 COIMBRA  
Telef. 239-828021, Fax-239-828025  
Página 1





ponto de vista técnico, o podemos comparar, de forma grosseira, e apenas quanto aos objectivos, a uma caixa “preta” dos aviões;

- b) – Do ponto de vista teórico, as viaturas podem circular 24 horas sobre 24 horas. Nada conhecemos que, do ponto de vista legal, impeça tal facto;
- c) – Enquanto o tacógrafo é um componente da viatura, como qualquer outro, o disco diagrama (válido apenas para um período de 24 horas) é um documento extremamente importante mas que respeita à esfera do condutor, tutelando não só o horário de trabalho (seja ele qual for, no caso de trabalhador por conta de outrem) mas também o descanso diário e semanal, pausas, etc. Trata-se até de um documento que procura acautelar simultaneamente aspectos ligados à esfera das relações de trabalho (duração do trabalho, trabalho suplementar, etc.) e à vertente da segurança rodoviária. Daí ser de utilização obrigatória para os próprios proprietários das viaturas, portanto sem existir qualquer relação de trabalho. Em abono deste aspecto poderíamos referir a imposição de limites máximos de condução diária e semanal, mínimos de pausas, descansos, etc, sem qualquer relação com a duração do trabalho.

Assim sendo, reportando-nos à questão formulada, tornam-se evidentes as seguintes conclusões:

1 – Se o condutor terminou o seu período diário de trabalho (no qual se inclui, naturalmente, a condução) mas a viatura vai ser conduzida por outro, para que o segundo condutor possa prosseguir viagem é obrigação do 1º retirar o disco do tacógrafo e fazer anotações que se impõem (inscrever a localidade onde terminou o serviço, o número de quilómetros que marca o conta quilómetros e o total da distância percorrida). Nestes casos, o controlo sucessivo dos discos de todos os condutores (por exemplo durante uma semana, um mês), permitirá verificar eventuais alterações de registos e se houve ou não respeito pelas normas aplicáveis no que diz respeito a tempos de trabalho, condução, repouso, etc..

2 – Se o condutor da viatura é único (casos em que cada viatura é adstrita a um único condutor) então há uma coincidência do trabalho da viatura com os períodos de trabalho do condutor e podem acontecer duas coisas (lembrando que os discos são válidos por períodos de 24 horas): ou o condutor deixa o disco no tacógrafo, com comutação para descanso, tendo o cuidado de não permitir



que os registos não continuem para além das 24 horas após o início da utilização ou, em alternativa, uma vez que já está concluído o período de trabalho diário e a viatura fica imobilizada até ao período diário seguinte, retira o disco, fazendo igualmente as anotações devidas (cfr. parte final do número anterior). Escusado será dizer que a localidade a inscrever no disco do dia seguinte (antes de retomar o trabalho e condução) terá de corresponder àquela onde fechou o disco do dia anterior. O mesmo se pode dizer relativamente ao número de quilómetros totalizados. Qualquer controlo eventual subsequente terá em linha de conta este importante aspecto, não podendo haver qualquer diferença nos quilómetros mencionados nos dois discos. Considerando que o tacógrafo também regista a distância percorrida, é evidente que em qualquer ponto do trajecto do dia seguinte se poderá aferir se há ou não incorrecções ou alterações fraudulentas no registo.

3 – Pelo que fica referido nos números precedentes parece-nos que não há que fazer confusão entre qualquer período máximo de 24 horas em que o disco diagrama é susceptível de ser utilizado pelos condutores e os períodos de trabalho e condução dos mesmos. Pensar-se o contrário seria admitir que as viaturas também têm horário de trabalho e de descanso, inviabilizando a utilização do tacógrafo por diversos condutores (uma vez que o disco teria de estar lá introduzido a registar o descanso do motorista). Também no caso de condutor único e por maioria de razão é irrelevante que o disco permaneça no tacógrafo ou que seja retirado no final do período de trabalho diário uma vez que a viatura permanece imobilizada, nesses casos, existindo mecanismos de verificação se isso se verificou ou não.

Registe-se que nos parece muito importante é que o condutor não utilize o disco-diagrama por períodos superiores a 24 horas, uma vez que dá origem a registos sobrepostos e inviabiliza a respectiva leitura.

4 – Finalmente, cumpre acrescentar que aos Serviços não compete responder pelo “entendimento unânime, nesta matéria, em todo o espaço Europeu”, nem tão pouco fixar qualquer jurisprudência, que compete aos Tribunais.

*Rel.º Grupo de Trabalho*  
*W.S.*

**Regulamento (CE) Nº 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) nº 3821/85 e (CEE) nº 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) nº 3820/85 do Conselho

(publicado no JO nº 102 Série L de 11-Abril-2006)

**O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,**

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade

Europeia, nomeadamente o artigo 71º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>(2)</sup>,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251º do Tratado<sup>(3)</sup>, tendo em conta o projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação em 8 de Dezembro de 2005,

Considerando o seguinte:

- (1) No sector dos transportes rodoviários, o Regulamento (CEE) nº 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários<sup>(4)</sup>, procurou harmonizar as condições de concorrência entre modos de transporte terrestre, principalmente no que se refere ao sector rodoviário, e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária. Os progressos alcançados nestes domínios deverão ser salvaguardados e ampliados.
- (2) A Directiva 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 actividades móveis de transporte rodoviário<sup>(5)</sup>, exige que os Estados-Membros tomem medidas que limitem o tempo máximo de trabalho semanal dos trabalhadores móveis.
- (3) Dada a sua redacção genérica, algumas disposições do Regulamento (CEE) nº 3820/85 têm acusado dificuldades de interpretação, aplicação, execução e controlo uniformes na totalidade dos Estados-Membros, no que respeita aos tempos de condução, pausa e repouso dos condutores de transportes rodoviários nacionais e internacionais na Comunidade.
- (4) Para alcançar os objectivos que estas disposições visam e evitar o descrédito da regulamentação, é desejável a sua execução eficaz e uniforme. É necessário, pois, um conjunto de regras mais claro e simples que seja de mais fácil compreensão, interpretação e aplicação pelas empresas de transportes rodoviários e pelas autoridades responsáveis pela aplicação da lei.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento em matéria de condições de trabalho não deverão prejudicar o direito de os parceiros sociais estabelecerem, por negociação colectiva ou

qualquer outro meio, disposições mais favoráveis aos trabalhadores

- (6) É desejável clarificar o âmbito exacto do presente regulamento, especificando as principais categorias de veículos abrangidas.
- (7) O presente regulamento deverá aplicar-se ao transporte rodoviário efectuado exclusivamente no interior da Comunidade ou entre a Comunidade, a Suíça e os países signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.
- (8) O Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que Efectuam Transportes Internacionais Rodoviários, de 1 de Julho de 1970 («AETR»), com as mais recentes alterações, deverá continuar a aplicar-se ao transporte rodoviário de mercadorias e passageiros por veículos matriculados num Estado-Membro ou num país signatário do AETR, sobre a totalidade do percurso, caso este se efectue entre a Comunidade e um país terceiro que não seja a Suíça nem os países signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ou através do território desse país. É essencial alterar o AETR o mais rapidamente possível, preferentemente no prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, por forma a conciliar as suas disposições com as do presente regulamento.
- (9) No caso de transportes rodoviários que utilizem veículos matriculados em países terceiros não signatários do AETR, as disposições do AETR deverão aplicar-se à parte do trajecto efectuada no interior da Comunidade ou no interior de países signatários do AETR.

Dado que a matéria do AETR é do âmbito de aplicação do presente regulamento, a Comunidade tem competência para negociar e celebrar o Acordo.

<sup>(1)</sup> JO C 51 E de 26.2.2002, p. 234.

<sup>(2)</sup> JO C 221 de 17.9.2002, p. 19.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Janeiro de 2003 (JO C 38 E de 12.2.2004, p. 152), Posição Comum do Conselho de 9 de Dezembro de 2004 (JO C 63 E de 15.3.2005, p. 11) e Posição do Parlamento Europeu de 13 de Abril de 2005 (JO C 33 E de 9.2.2006, p. 425). Resolução legislativa do Parlamento Europeu de 2 de Fevereiro de 2006 e Decisão do Conselho de 2 de Fevereiro de 2006.

<sup>(4)</sup> JO L 370 de 31.12.1985, p. 1. Regulamento alterado pela Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

<sup>(5)</sup> JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

- (10) Se, no domínio em causa, uma alteração ao regime interno da Comunidade exigir uma correspondente alteração do AETR, os Estados-Membros deverão agir em conjunto no sentido de efectuar essa alteração ao Acordo no mais breve prazo, segundo o procedimento nele previsto.
- (11) A lista de isenções deverá ser actualizada de acordo com a evolução registada no sector dos transportes rodoviários ao longo dos últimos dezanove anos.
- (12) São necessárias definições completas de todos os termos básicos, a fim de facilitar a interpretação do presente regulamento e assegurar a sua aplicação uniforme. Além disso, há que envidar esforços para assegurar uma interpretação e aplicação uniformes do presente regulamento pelas instâncias de controlo nacionais. A definição de «semana» constante do presente regulamento não deverá impedir o condutor de iniciar a sua semana de trabalho em qualquer dia da semana.
- (13) A fim de garantir uma aplicação eficaz do presente regulamento, é essencial que, após um período de transição, as autoridades competentes possam verificar, por ocasião dos controlos de estrada, que os tempos de condução e os períodos de repouso foram devidamente cumpridos no dia do controlo e nos 28 dias precedentes.
- (14) As normas de base em matéria de tempos de condução necessitam de ser clarificadas e simplificadas, no interesse de uma execução eficaz e uniforme, por meio do tacógrafo digital, tal como dispõem o Regulamento (CEE) nº 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo ao aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários<sup>(1)</sup>, e o presente regulamento. Por outro lado, as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela execução deverão envidar esforços, através do comité permanente, no sentido de obter um consenso sobre a aplicação do presente regulamento.
- (15) Verificou-se que era possível, com o Regulamento (CEE) nº 3820/85, distribuir os tempos diários de condução e de pausa de modo a que o condutor acabasse por efectuar períodos excessivos sem repouso integral, com prejuízo para a segurança rodoviária e deterioração das condições de trabalho. É por conseguinte conveniente garantir que as pausas descontinuas sejam organizadas de modo a evitar abusos.
- (16) O presente regulamento pretende melhorar as condições sociais dos empregados abrangidos pelo mesmo, bem como a segurança rodoviária em geral. Este objectivo é alcançado sobretudo mediante as disposições relativas aos tempos de condução máximos por dia, por semana e por períodos de duas semanas consecutivas, a disposição que impõe um período de repouso semanal regular aos condutores pelo menos uma vez em cada período de duas semanas consecutivas e as disposições que prevêm que em caso algum o período de repouso diário poderá ser menor do que um período ininterrupto de nove horas. Uma vez que este pacote de disposições garante um repouso adequado, e tendo ainda em conta a experiência prática da aplicação da lei nos últimos anos, deixa de ser necessário um sistema de compensação para períodos de repouso diário reduzido.
- (17) Muitas operações de transporte rodoviário no interior da Comunidade envolvem transporte por transbordador (ferry boat) ou por comboio durante parte do trajecto. Para tais operações, deverão, pois, ser estabelecidas disposições claras e adequadas no que respeita aos períodos diários de repouso e de pausa.
- (18) Perante o crescimento do transporte transfronteiras de mercadorias e passageiros, é desejável, no interesse da segurança rodoviária e de uma melhor execução dos controlos de estrada e dos controlos nas instalações das empresas, contemplar os tempos de condução, os períodos de repouso e as pausas que ocorram no território de outros Estados-Membros ou de países terceiros e determinar se as normas aplicáveis foram inteira e devidamente observadas.
- (19) A responsabilização das empresas transportadoras deverá aplicar-se, pelo menos, às empresas que sejam pessoas singulares ou colectivas e não deverá excluir a autuação de pessoas singulares que sejam autoras, instigadoras ou cúmplices de infracções ao presente regulamento.
- (20) Os condutores que trabalhem para mais de uma empresa de transporte deverão fornecer a cada uma delas os elementos informativos que lhe permitam cumprir as responsabilidades que lhes incumbem por força do presente regulamento.
- (21) Com vista à promoção do progresso social e à melhoria da segurança rodoviária, cada Estado-Membro deverá manter o direito de adoptar determinadas medidas que se revelem necessárias.
- (22) As derrogações nacionais deverão reflectir a evolução registada no sector dos transportes rodoviários e restringir-se aos elementos actualmente não sujeitos a pressões concorrenciais.
- (23) Os Estados-Membros deverão estabelecer regras aplicáveis aos veículos utilizados em serviços regulares de transporte de passageiros cujo trajecto não ultrapasse 50 km. Estas regras deverão prever uma protecção adequada em termos de tempo de condução autorizado e de pausas e períodos de repouso obrigatórios.
- (24) No interesse de uma aplicação eficaz do presente regulamento, é desejável que todos os serviços regulares, nacionais ou internacionais, de transporte de passageiros sejam controlados por meio de um aparelho de registo normalizado.

<sup>(1)</sup> JO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 432/2004 da Comissão (JO L 71 de 10.3.2004, p. 3).

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

### Artigo 1º

O presente regulamento estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, visando harmonizar as condições de concorrência entre modos de transporte terrestre, especialmente no sector rodoviário, e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária. O presente regulamento pretende igualmente promover uma melhoria das práticas de controlo e aplicação da lei pelos Estados-Membros e das práticas laborais no sector dos transportes rodoviários.

### Artigo 2º

1. O presente regulamento aplica-se ao transporte rodoviário:
  - a) De mercadorias, em que a massa máxima autorizada dos veículos, incluindo reboques ou semi-reboques, seja superior a 3,5 toneladas, ou
  - b) De passageiros, em veículos construídos ou adaptados de forma permanente para transportar mais de nove pessoas, incluindo o condutor, e destinados a essa finalidade.
2. Independentemente do país de matrícula do veículo, o presente regulamento aplica-se aos transportes rodoviários efectuados:
  - a) Exclusivamente no interior da Comunidade; e
  - b) Entre a Comunidade, a Suíça e os países signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.
3. O AETR aplica-se, em substituição do presente regulamento, nos transportes rodoviários internacionais efectuados em parte fora das áreas referidas no nº 2, a:
  - a) Veículos matriculados na Comunidade ou em países signatários do AETR, para a totalidade do trajecto;
  - b) Veículos matriculados em países terceiros não signatários do AETR, somente para a parte do trajecto efectuada no território da Comunidade ou de países signatários do AETR.

As disposições do AETR devem ser conciliadas com as do presente regulamento, por forma a que as disposições essenciais do presente regulamento sejam aplicadas, através do AETR, aos veículos acima referidos, para qualquer parte do trajecto efectuada no território da Comunidade.

### Artigo 3º

O presente regulamento não se aplica aos transportes rodoviários efectuados por meio de:

- a) Veículos afectos ao serviço regular de transporte de passageiros, cujo percurso de linha não ultrapasse 50 quilómetros;
- b) Veículos cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 40 km/hora;

- c) Veículos que sejam propriedade das forças armadas, da protecção civil, dos bombeiros ou das forças policiais ou alugados sem condutor por estes serviços, quando o transporte for efectuado em resultado das funções atribuídas a estes serviços e estiver sob o controlo destes;
- d) Veículos, incluindo aqueles utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária, utilizados em situações de emergência ou operações de salvamento;
- e) Veículos especializados afectos a serviços médicos;
- f) Veículos especializados de pronto-socorro circulando num raio de 100 km a partir do local de afectação;
- g) Veículos que estejam a ser submetidos a ensaios rodoviários para fins de aperfeiçoamento técnico, reparação ou manutenção, e veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;
- h) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;
- i) Veículos comerciais com estatuto histórico de acordo com a legislação do Estado-Membro em que são conduzidos, que sejam utilizados para o transporte não comercial de passageiros ou de mercadorias.

### Artigo 4º

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Transporte rodoviário»: qualquer deslocação de um veículo utilizado para o transporte de passageiros ou de mercadorias efectuada total ou parcialmente por estradas abertas ao público, em vazio ou em carga;
- b) «Veículos»: veículos automóveis, tractores, reboques e semi-reboques, ou conjuntos desses veículos, conforme as seguintes definições:
  - «Veículo automóvel»: veículo provido de um dispositivo de propulsão, que circule na estrada pelos seus próprios meios, que não se desloque permanentemente sobre carris e que sirva normalmente para o transporte de passageiros ou de mercadorias;
  - «Tractor»: veículo provido de um dispositivo de propulsão, que circule na estrada pelos seus próprios meios, que não se desloque permanentemente sobre carris e que esteja especialmente concebido para puxar, empurrar ou accionar reboques, semi-reboques, alfaias ou máquinas;
  - «Reboque»: veículo de transporte destinado a ser atrelado a um veículo automóvel ou a um tractor;
  - «Semi-reboque»: reboque sem eixo dianteiro, acoplado de tal modo que uma parte considerável do seu peso e da sua carga seja suportada pelo tractor ou pelo veículo automóvel;
- c) «Condutor»: qualquer pessoa que conduza o veículo, mesmo durante um curto período, ou que, no contexto da actividade que exerce, esteja a bordo de um veículo para poder eventualmente conduzir;
- d) «Pausa»: período durante o qual o condutor não pode efectuar nenhum trabalho de condução ou outro e que é exclusivamente utilizado para recuperação;
- e) «Outro trabalho»: todas as actividades definidas como tempo de trabalho na alínea a) do artigo 3º da Directiva 2002/15/CE, com excepção da «condução», bem como qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do sector dos transportes;
- f) «Repouso»: período ininterrupto durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo;
- g) «Período de repouso diário»: período diário durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo e que compreende um «período de repouso diário

regular» ou um «período de repouso diário reduzido»:

- «Período de repouso diário regular»: período de repouso de, pelo menos, 11 horas. Em alternativa, este período de repouso diário regular pode ser gozado em dois períodos, o primeiro dos quais deve ser um período ininterrupto de, pelo menos, 3 horas e o segundo um período ininterrupto de, pelo menos, 9 horas;
  - «Período de repouso diário reduzido»: período de repouso de, pelo menos, 9 horas, mas menos de 11 horas;
- h) «Período de repouso semanal»: período semanal durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo e que compreende um «período de repouso semanal regular» ou um «período de repouso semanal reduzido»:
- «Período de repouso semanal regular»: período de repouso de, pelo menos, 45 horas;
  - «Período de repouso semanal reduzido»: período de repouso de menos de 45 horas, que pode, nas condições previstas no nº 6 do artigo 8º, ser reduzido para um mínimo de 24 horas consecutivas;
- i) «Semana»: período entre as 00h00 de segunda-feira e as 24h00 de domingo;
- j) «Tempo de condução»: tempo de condução registado:
- De forma automática ou semiautomática pelo aparelho de controlo a que se referem os anexos I e IB do Regulamento (CEE) nº 3821/85; ou
  - Manualmente, nos termos do nº 2 do artigo 16º do Regulamento (CEE) nº 3821/85.
- k) «Tempo diário de condução»: total acumulado dos períodos de condução entre o final de um período de repouso diário e o início do período de repouso diário seguinte ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal;
- l) «Tempo semanal de condução»: total acumulado dos períodos de condução durante uma semana;
- m) «Massa máxima autorizada»: massa máxima admissível do veículo carregado, em ordem de marcha;
- n) «Serviços regulares de passageiros»: os transportes nacionais e internacionais, definidos no artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro<sup>(1)</sup>;
- o) «Tripulação múltipla»: a situação que se verifica quando, durante qualquer período de condução efectuado entre dois períodos consecutivos de repouso diário ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal, há pelo menos dois condutores no veículo para conduzir. A presença de outro ou outros condutores é facultativa durante a primeira hora de tripulação múltipla, mas obrigatória no resto do período;
- p) «Empresa transportadora» ou «empresa de transportes»: entidade que se dedica ao transporte rodoviário e que pode ser uma pessoa singular ou colectiva, uma associação ou um grupo de pessoas sem personalidade jurídica, com ou sem fins lucrativos, ou um organismo oficial, com personalidade jurídica própria ou dependente de uma autoridade com personalidade jurídica, que age por conta de outrem ou por conta própria;
- q) «Período de condução»: o período de condução acumulado a partir do momento em que o condutor começa a conduzir após um período de repouso ou uma pausa, até gozar um período de repouso ou uma pausa. O período de condução pode ser contínuo ou não.

## CAPÍTULO II

### TRIPULAÇÕES, TEMPOS DE CONDUÇÃO, PAUSAS E PERÍODOS DE REPOUSO

#### Artigo 5º

1. A idade mínima dos condutores é de 18 anos completos.
2. A idade mínima dos ajudantes de condutor é de 18 anos completos. No entanto, os Estados-Membros podem reduzir esta idade mínima para 16 anos, desde que:
  - a) O transporte rodoviário seja efectuado dentro de um Estado-Membro, num raio de 50 quilómetros em redor do local de afectação do veículo, incluindo as áreas administrativas locais cujo centro esteja situado nesse raio;
  - c) A redução seja para efeitos de formação profissional; e
  - d) Sejam respeitados os limites impostos pelas disposições nacionais em matéria de emprego.

#### Artigo 6º

1. O tempo diário de condução não deve exceder 9 horas. No entanto, não mais de duas vezes por semana, o tempo diário de condução pode ser alargado até um máximo de 10 horas.
2. O tempo semanal de condução não pode exceder 56 horas e não pode implicar que seja excedido o tempo de trabalho semanal máximo previsto na Directiva 2002/15/CE.
3. O tempo de condução total acumulado por cada período de duas semanas consecutivas não deve exceder 90 horas.
4. Os tempos de condução diários e semanais devem incluir a totalidade dos tempos de condução no território da Comunidade ou de países terceiros.
5. O condutor deve registar como «outro trabalho» qualquer tempo descrito na alínea e) do artigo 4º, bem como qualquer tempo passado a conduzir um veículo utilizado para operações comerciais fora do âmbito do presente regulamento; deve ainda registar quaisquer períodos de «disponibilidade», tal como definidos na alínea c) do nº 3 do artigo 15º do Regulamento (CEE) nº 3821/85, desde o seu último período de repouso diário ou semanal. Este registo deve ser feito manualmente numa folha de registo, através de um impresso ou utilizando as possibilidades de introdução manual de dados no aparelho de controlo.

#### Artigo 7º

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

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

<sup>(1)</sup> JO L 74 de 20.3.1992, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003.

#### Artigo 8º

1. O condutor deve gozar períodos de repouso diários e semanais.
2. O condutor deve gozar um novo período de repouso diário dentro de cada período de 24 horas após o final do período de repouso diário ou semanal precedente.  
Se a parte do período de repouso diário abrangida pelo período de 24 horas tiver pelo menos 9 horas mas menos de 11 horas, o período de repouso diário em questão será considerado como um período de repouso diário reduzido.
3. O período de repouso diário pode ser alargado para perfazer um período de repouso semanal regular ou um período de repouso semanal reduzido.
4. O condutor pode fazer, no máximo, três períodos de repouso diário reduzido entre cada dois períodos de repouso semanal.
5. Não obstante o disposto no nº 2, o condutor de um veículo com tripulação múltipla deve gozar um novo período de repouso diário de pelo menos 9 horas nas 30 horas que se sigam ao termo de um período de repouso diário ou semanal.
6. Em cada período de duas semanas consecutivas, o condutor deve gozar pelo menos:
  - Dois períodos de repouso semanal regular, ou
  - Um período de repouso semanal regular e um período de repouso semanal reduzido de, no mínimo, 24 horas — todavia, a redução deve ser compensada mediante um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.O período de repouso semanal deve começar o mais tardar no fim de seis períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior.
7. Qualquer período de repouso gozado a título de compensação de um período de repouso semanal reduzido deve ser ligado a outro período de repouso de, pelo menos, 9 horas.
8. Caso o condutor assim o deseje, os períodos de repouso diário e os períodos de repouso semanal reduzido fora do local de afectação podem ser gozados no veículo, desde que este esteja equipado com instalações de dormida adequadas para cada condutor e não se encontre em andamento.
9. Um período de repouso semanal que recaia sobre duas semanas pode ser contabilizado em qualquer uma delas, mas não em ambas.

#### Artigo 9º

1. Em derrogação do artigo 8º, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador (ferry) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular, este período pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras actividades que, no total, não ultrapassem uma hora. Durante o referido período de repouso diário regular, o condutor deve dispor de uma cama ou beliche.
2. O tempo gasto pelo condutor para se deslocar para ou de um veículo abrangido pelo presente regulamento que não esteja junto à residência do condutor ou junto à empresa onde o condutor está normalmente baseado não será contado como repouso nem como pausa, a menos que o condutor se encontre num transbordador (ferry) ou comboio e tenha acesso a um beliche ou cama.
3. O tempo gasto por um condutor que viaje como condutor de um veículo não abrangido pelo presente

Regulamento para se deslocar para ou de um veículo abrangido pelo presente regulamento que não esteja junto à residência do condutor ou junto à empresa onde o condutor está normalmente baseado será contado como «outro trabalho».

#### CAPÍTULO III

#### RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES

#### Artigo 10º

1. É proibido remunerar os condutores assalariados, mesmo sob a forma de concessão de prémios ou de suplementos de salário, em função das distâncias percorridas e/ou do volume das mercadorias transportadas, se essa remuneração for de natureza tal que comprometa a segurança rodoviária e/ou favoreça a violação do presente regulamento.
2. As empresas de transportes devem organizar o trabalho dos condutores a que se refere o nº 1 de modo a que estes possam cumprir o disposto no Regulamento (CEE) nº 3821/85 e no capítulo II do presente regulamento. As empresas transportadoras devem dar instruções adequadas aos condutores e efectuar controlos regulares, para assegurar o cumprimento quer do Regulamento (CEE) nº 3821/85, quer do capítulo II do presente Regulamento.
3. As empresas de transportes são responsáveis por qualquer infracção cometida pelos condutores da empresa, ainda que essa infracção tenha sido cometida no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro.  
Sem prejuízo do direito que lhes assiste de responsabilizarem plenamente as empresas de transportes, os Estados-Membros podem tornar esta responsabilidade dependente da infracção aos nºs 1 e 2 por parte da empresa de transportes. Os Estados-Membros podem tomar em consideração quaisquer provas susceptíveis de demonstrar que não existem fundados motivos para imputar à empresa de transportes a responsabilidade pela infracção cometida.
4. As empresas de transportes, os expedidores, transitários, operadores turísticos, contratantes principais, subcontratantes e agências de emprego de condutores garantirão que os calendários aprovados contratualmente em matéria de tempo de transporte obedecem ao presente regulamento.
5. a) Uma empresa de transportes que utilize veículos dotados de aparelhos de controlo conforme com o anexo IB do Regulamento (CEE) nº 3821/85 e esteja abrangida pelo capítulo II do presente regulamento deve:
  - i. Garantir que todos os dados sejam descarregados da unidade instalada no veículo e do cartão de condutor com a regularidade prevista pelo Estado-Membro. A empresa de transportes deve, se necessário, descarregar os dados relevantes com maior frequência, por forma a assegurar que todos os dados relativos às actividades realizadas por ou para essa empresa sejam descarregados;
  - ii. Garantir que todos os dados descarregados da unidade instalada no veículo e do cartão de condutor sejam conservados durante pelo menos doze meses após o registo e, caso um agente encarregado do controlo o exija, sejam acessíveis, directamente ou à distância, a partir das suas instalações.

- b) Para efeitos do presente número, «descarregamento» deve ser interpretado de acordo com a definição constante da alínea s) do capítulo I do anexo IB do Regulamento (CEE) nº 3821/85;
- c) O prazo máximo dentro do qual os dados pertinentes devem ser descarregados nos termos da subalínea i) da alínea a) será fixado pela Comissão nos termos do nº 2 do artigo 24º

#### CAPÍTULO IV EXCEPÇÕES

##### Artigo 11º

Os Estados Membros podem aplicar mínimos de pausas e períodos de repouso mais elevados ou máximos de tempo de condução menos elevados do que os estabelecidos nos artigos 6º a 9º aos transportes rodoviários efectuados inteiramente no seu território. Nesse caso, os Estados-Membros terão em conta as convenções colectivas ou outros acordos entre os parceiros sociais. As disposições do presente regulamento permanecerão todavia aplicáveis aos condutores que efectuem operações de transporte internacionais.

##### Artigo 12º

Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e com o objectivo de atingir um ponto de paragem adequado, o condutor pode não observar o disposto nos artigos 6º a 9º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga. O condutor deve mencionar manualmente na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço, o mais tardar à chegada ao ponto de paragem adequado, o motivo de tal inobservância.

##### Artigo 13º

1. Na condição de não prejudicarem os objectivos estabelecidos no artigo 1º, os Estados-Membros podem conceder isenções aos artigos 5º a 9º e submetê-las a condições especiais no seu território ou, com o acordo do Estado interessado, no território de outro Estado-Membro, no caso de transportes efectuados por:

- a) Veículos propriedade de entidades públicas ou por elas alugados sem condutor, para serviços de transporte rodoviário que não concorram com as empresas transportadoras privadas;
- b) Veículos utilizados ou alugados sem condutor por empresas agrícolas, horticolas, florestais, pecuárias ou de pesca, para o transporte de mercadorias, como parte da sua própria actividade empresarial, num raio máximo de 100 quilómetros a partir da base da empresa;
- c) Tractores agrícolas e florestais utilizados em actividades agrícolas e florestais, num raio máximo de 100 quilómetros a partir da base da empresa que detém o veículo em regime de propriedade, aluguer ou locação;

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

- Por prestadores de serviços universais na acepção do nº 13 do artigo 2º da Directiva 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Dezembro de 1997, relativa as regras comuns para o desenvolvimento do mercado interno dos serviços postais comunitários e a melhoria da qualidade de serviço<sup>(1)</sup>, para distribuir bens como parte do serviço universal ou
  - Que transportem materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão. Estes veículos apenas poderão ser usados num raio de 50 quilómetros a partir da base da empresa e na condição de a actividade principal do condutor não ser a condução dos veículos;
- e) Veículos que circulem exclusivamente em ilhas cuja superfície não exceda 2 300 quilómetros quadrados e que não comuniquem com o restante território nacional por ponte, vau ou túnel abertos à circulação automóvel;
  - f) Veículos afectos ao transporte de mercadorias, com propulsão a gás natural ou liquefeito ou a electricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, não exceda 7,5 toneladas, utilizados num raio de 50 km a partir da base da empresa;
  - g) Veículos afectos à instrução e a exames de condução automóvel tendo em vista a obtenção de carta de condução ou de um certificado de habilitação profissional, na condição de não serem utilizados para transporte comercial de mercadorias ou passageiros;
  - h) Veículos afectos aos serviços de esgotos, de protecção contra inundações, de manutenção de instalações de fornecimento de água, gás e electricidade, de manutenção e controlo da rede viária, de recolha e tratamento de lixo doméstico, de telégrafo e telefone, de radiodifusão e teledifusão e de detecção de postos emissores ou receptores de rádio ou de televisão;
  - i) Veículos que possuam entre 10 e 17 lugares utilizados exclusivamente para o transporte não comercial de passageiros;
  - j) Veículos especializados que transportem material de circo ou de feira de diversões;
  - k) Veículos especialmente equipados para projectos móveis, cujo objectivo principal seja a utilização para fins educativos quando estacionados;
  - l) Veículos utilizados na recolha de leite nas quintas ou na devolução às quintas de contentores para leite ou lacticínios destinados à alimentação do gado;
  - m) Veículos especiais utilizados no transporte de fundos e/ou valores;

<sup>(1)</sup> JO L 15 de 21.1.1998, p. 14. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 1882/2003 (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

- n) Veículos utilizados para transporte de desperdícios ou carcaças de animais não destinados ao consumo humano;
- o) Veículos utilizados exclusivamente nas redes viárias existentes no interior de instalações como, por exemplo, portos, interfaces e terminais ferroviários;
- p) Veículos utilizados para o transporte de animais vivos de explorações agrícolas para os mercados locais e vice-versa, ou dos mercados para os matadouros locais num raio de 50 km, no máximo.

2. Os Estados-Membros informarão a Comissão das isenções que concederem nos termos do nº 1. A Comissão notificará delas os outros Estados-Membros.

3. Na condição de não prejudicarem os objectivos estabelecidos no artigo 1º e de que seja prevista uma protecção adequada dos condutores, os Estados-Membros podem, após aprovação da Comissão, conceder, no seu território, isenções de menor alcance ao disposto no presente regulamento para veículos utilizados em zonas pré definidas, com uma densidade populacional inferior a 5 pessoas por quilómetro-quadrado, nos seguintes casos:

- Para serviços nacionais regulares de transporte de passageiros, se o seu horário for confirmado pelas autoridades (em cujo caso apenas podem ser permitidas excepções relativas às pausas), e
- Para operações de transporte rodoviário nacional por conta própria ou por conta de outrem que não tenham impacto no mercado interno e sejam necessárias para manter determinados segmentos do sector no território em questão, desde que as disposições derogatórias do presente regulamento imponham um raio limite até 100 km.

O transporte rodoviário efectuado ao abrigo desta isenção pode incluir uma viagem para uma zona com uma densidade populacional de 5 pessoas ou mais por quilómetro-quadrado, apenas para concluir ou dar início ao percurso. Estas medidas deverão ser proporcionadas quanto ao seu carácter e âmbito de aplicação.

#### Artigo 14º

1. Na condição de não prejudicarem os objectivos estabelecidos no artigo 1º, os Estados-Membros podem, após autorização da Comissão, conceder derrogações à aplicação do disposto nos artigos 6º a 9º no caso de transportes efectuados em circunstâncias excepcionais.
2. Em caso de urgência, os Estados-Membros podem conceder uma derrogação temporária até ao limite de 30 dias, que devem imediatamente notificar à Comissão.
3. A Comissão informará os outros Estados-Membros de quaisquer derrogações concedidas nos termos do presente artigo.

#### Artigo 15º

Os Estados-Membros devem garantir que os condutores dos veículos referidos na alínea a) do artigo 3º sejam regidos por regras nacionais que proporcionem protecção adequada em matéria de tempo de condução autorizado e de pausas e períodos de repouso obrigatórios.

## CAPÍTULO V CONTROLO E SANÇÕES

### Artigo 16º

1. No caso de o veículo não estar equipado com um aparelho de controlo de acordo com o Regulamento (CEE) nº 3821/85, os nºs 2 e 3 do presente artigo aplicam-se aos seguintes serviços:
  - a) Serviços de transporte nacional regular de passageiros; e
  - b) Serviços de transporte internacional regular de passageiros cujos terminais se situem a uma distância não superior a 50 km, em linha recta, da fronteira entre dois Estados-Membros e cuja extensão total não exceda 100 quilómetros.
2. As empresas de transportes devem estabelecer um horário e uma escala de serviço, indicando, para cada condutor, o nome, o local a que está afecto e o horário previamente fixado para os diferentes períodos de condução, outros tipos de trabalho, pausas e disponibilidade. Cada condutor afecto a um serviço referido no nº 1 deve ser portador de um extracto da escala de serviço e de uma cópia do horário de serviço.
3. A escala de serviço deve:
  - a) Incluir todos os dados referidos no nº 2 relativamente a um período mínimo que abranja os 28 dias anteriores; estes dados devem ser regularmente actualizados, com uma periodicidade máxima de um mês;
  - b) Ser assinada pelo chefe da empresa de transportes ou por uma pessoa com poderes para o representar;
  - c) Ser conservada pela empresa de transportes durante um ano após o termo do período abrangido. A empresa fornecerá um extracto da escala aos condutores interessados que o solicitarem; e
  - d) Ser apresentada e entregue, a pedido, aos agentes encarregados do controlo.

### Artigo 17º

1. Utilizando o modelo de resumo-tipo estabelecido na Decisão 93/173/CEE<sup>(1)</sup>, os Estados-Membros devem fornecer à Comissão as informações necessárias à elaboração, de dois em dois anos, de um relatório sobre a aplicação do presente regulamento e do Regulamento (CEE) nº 3821/85 e a evolução registada nos domínios em questão.
2. Estas informações devem ser comunicadas à Comissão até 30 de Setembro do ano seguinte ao termo do período de dois anos em questão.
3. O relatório deve indicar o uso dado às isenções previstas no artigo 13º.
4. A Comissão enviará o relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho no prazo de treze meses a contar do termo do período de dois anos por ele abrangido.

### Artigo 18º

Os Estados-Membros adoptarão as disposições necessárias à aplicação do presente regulamento.

### Artigo 19º

1. Os Estados-Membros devem determinar o regime de sanções aplicável às violações do disposto no presente regulamento e no Regulamento (CEE) nº

3821/85 e tomar todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação.

Essas sanções devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias. Nenhuma infracção ao presente regulamento e ao Regulamento (CEE) nº 3821/85 será sujeita a mais de uma sanção ou processo. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão as referidas medidas e as regras sobre sanções até à data fixada no segundo parágrafo do artigo 29º. A Comissão informará os Estados-Membros em conformidade.

2. Os Estados-Membros devem dotar as autoridades competentes da capacidade de aplicar sanções às empresas e/ou aos condutores por infracções ao presente regulamento detectadas no seu território que ainda não tenham sido sujeitas a sanções, ainda que tais infracções tenham sido cometidas no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro.

A título de derrogação, sempre que seja detectada uma infracção:

- Que não tenha sido cometida no território do Estado-Membro em questão, e
- Que tenha sido cometida por uma empresa estabelecida noutro Estado-Membro ou num país terceiro, ou por um condutor cujo local de afectação se situe noutro Estado-Membro ou num país terceiro,

Em vez de impor uma sanção, os Estados-Membros podem, até 1 de Janeiro de 2009, notificar dos factos relativos à infracção a autoridade competente do Estado-Membro ou do país terceiro em que esteja sediada a empresa ou em que o condutor tenha o seu local de afectação.

3. Sempre que um Estado-Membro intente uma acção ou imponha uma sanção por uma infracção específica, deverá fornecer ao condutor o respectivo comprovativo por escrito.
4. Os Estados-Membros devem assegurar a vigência de um sistema de sanções proporcionadas, que podem incluir sanções financeiras, por infracção ao presente regulamento ou ao Regulamento (CEE) nº 3821/85 por parte de empresas de transportes ou de expedidores associados, transitários, operadores turísticos, contratantes principais, subcontratantes e agências de emprego de condutores.

#### Artigo 20º

1. O condutor deve conservar todos os comprovativos fornecidos por um Estado-Membro relativamente a sanções impostas ou à instauração de uma acção durante o tempo necessário para que a mesma infracção ao presente regulamento já não possa dar origem a uma segunda acção ou sanção por força do presente regulamento.
2. O condutor deve apresentar as provas a que se refere o nº 1, se lhe forem solicitadas.
3. Se efectuar trabalho de condução ou de outro tipo para mais de uma empresa de transportes, o condutor deve fornecer, a cada uma delas, elementos informativos suficientes para que possam cumprir o disposto no capítulo II.

#### Artigo 21º

Para reagir aos casos em que um Estado-Membro considere que uma infracção ao presente regulamento é claramente susceptível de pôr em perigo a segurança rodoviária, deve tal Estado-Membro habilitar a autoridade competente a proceder à imobilização do veículo em questão até ser corrigida a causa da infracção. Os Estados-Membros podem obrigar o condutor a gozar um período de repouso diário. Os Estados-Membros devem também, se for caso disso, retirar, suspender ou restringir a licença da empresa de transportes, se a mesma estiver estabelecida nesse Estado-Membro, ou retirar, suspender ou restringir a carta de condução do condutor. A Comissão elaborará, nos termos do nº 2 do artigo 24º, orientações destinadas a promover uma aplicação harmonizada do presente artigo.

#### Artigo 22º

1. Os Estados-Membros devem assistir-se mutuamente na aplicação do presente regulamento e no controlo do seu cumprimento.
2. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem intercambiar regularmente todas as informações disponíveis sobre:
  - a) Infracções às regras estabelecidas no capítulo II cometidas por não residentes, bem como qualquer sanção aplicada por tais infracções;
  - b) Sanções aplicadas por um Estado-Membro aos seus residentes por tais infracções, cometidas noutros Estados-Membros.
3. Os Estados-Membros devem enviar regularmente informações relevantes sobre a interpretação e aplicação a nível nacional do presente regulamento à Comissão, que as disponibilizará aos outros Estados-Membros, em formato electrónico.
4. A Comissão promoverá o diálogo entre os Estados-Membros sobre a interpretação e a aplicação a nível nacional do presente regulamento, através do comité referido no nº 1 do artigo 24º.

#### Artigo 23º

A Comunidade procederá às negociações com países terceiros que se afigurem necessárias à aplicação do presente regulamento.

#### Artigo 24º

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo nº 1 do artigo 18º do Regulamento (CEE) nº 3821/85.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3º e 7º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8º.
3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

(1) JO L 72 de 25.3.1993, p. 33.

### Artigo 25.º

1. A pedido de um dos Estados-Membros, ou por sua própria iniciativa, a Comissão:
  - a) Procederá à análise dos casos em que ocorram diferenças na aplicação e execução de quaisquer disposições do presente regulamento, nomeadamente em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso;
  - b) Clarificará as disposições do presente regulamento, a fim de promover uma abordagem comum.
2. Nos casos referidos no n.º 1, a Comissão decidirá sobre uma abordagem recomendada, nos termos do n.º 2 do artigo 24.º a Comissão comunicará a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.

## CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS

### Artigo 26.º

O Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é alterado do seguinte modo:

1. O artigo 2.º passa a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 2.º

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do artigo 4.º do 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 e que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho<sup>(\*)</sup>.

(\*) JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.»;

2. Os n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 3.º passam a ter a seguinte redacção:

«1. O aparelho de controlo deve ser instalado e utilizado nos veículos afectos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias matriculados num Estado-Membro, com excepção dos veículos referidos no artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Os veículos a que se refere o n.º 1 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e os veículos que tenham sido isentos da aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3820/85, mas que já não estejam isentos nos termos do Regulamento (CE) n.º 561/2006, deverão cumprir este requisito até 31 de Dezembro de 2007.

2. Os Estados-Membros podem isentar da aplicação do presente regulamento os veículos referidos nos

3. Os Estados-Membros podem, após autorização da Comissão, isentar da aplicação do presente regulamento os veículos afectos aos transportes referidos no artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.»;

3. O n.º 2 do artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:  
«2. A empresa deve conservar as folhas de registo e impressões, sempre que estas últimas tiverem sido feitas em cumprimento do n.º 1 do artigo 15.º, por ordem cronológica e de forma legível, durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização e remeter uma cópia aos condutores interessados, caso estes o solicitem. A empresa deve também remeter aos condutores interessados que o solicitem cópias dos dados descarregados do cartão do condutor, bem como impressões dessas cópias. As folhas de registo, impressões e dados descarregados devem ser apresentados ou entregues, a pedido, aos agentes encarregados do controlo.»;

4. O artigo 15.º é alterado do seguinte modo:

- Ao n.º 1 é aditado o seguinte parágrafo:  
«Quando um cartão de condutor estiver danificado, funcionar mal ou não estiver na posse do condutor, este deverá:
  - a) Imprimir, no início do seu percurso, os dados relativos ao veículo que conduz e indicar nessa impressão:
    - i. Os dados que permitem a sua identificação (nome, cartão de condutor ou número da carta de condução), incluindo a sua assinatura;
    - ii. Os períodos referidos nas alíneas b), c) e d) do segundo travessão do n.º 3;
  - b) Imprimir, no final do seu percurso, as informações relativas aos períodos de tempo registados pelo aparelho de controlo, registar quaisquer períodos de outro trabalho, de disponibilidade e de repouso desde a impressão feita no início do seu percurso, quando não registados pelo tacógrafo, e inscrever no documento dados que permitam a sua identificação (nome, cartão de condutor ou número da carta de condução do condutor), incluindo a sua assinatura.»;

- O segundo parágrafo do n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«Quando, em virtude do seu afastamento do veículo, os condutores não possam utilizar os elementos do aparelho instalado no veículo, os períodos de tempo referidos nas alíneas b), c) e d) do segundo travessão do n.º 3 devem:

- a) Ser inscritos na folha de registo por inscrição manual, registo automático ou qualquer outro processo, de forma legível e sem sujar a folha, se o veículo estiver equipado com um aparelho de controlo em conformidade com o anexo I;  
Ou
  - b) Ser inscritos no cartão de condutor, utilizando a possibilidade de introdução manual oferecida pelo aparelho de controlo, se o veículo estiver equipado com um aparelho de controlo em conformidade com o Anexo IB.
- Quando houver mais do que um condutor a bordo de um veículo equipado com um aparelho de controlo em conformidade com o Anexo IB, os condutores devem certificar-se de que os seus cartões foram inseridos na ranhura certa do tacógrafo.»;

- As alíneas b) e c) do nº 3 passam a ter a seguinte redacção:

«b) Qualquer "outro trabalho", entendido como qualquer actividade distinta da condução, tal como definida na alínea a) do artigo 3º da Directiva 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 actividades móveis de transporte rodoviário<sup>(\*)</sup>, bem como qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do sector dos transportes, deve ser registado sob o símbolo

c) A "disponibilidade", definida na alínea b) do artigo 3º da Directiva 2002/15/CE, deve ser registada sob o símbolo

(\*) JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.»;

- É revogado o nº 4;
- O nº 7 passa a ter a seguinte redacção:
  - «7. a) Sempre que o condutor conduza um veículo equipado com um aparelho de controlo em conformidade com o anexo I, deve poder apresentar, a pedido dos agentes encarregados do controlo:
    - i) As folhas de registo da semana em curso e as utilizadas pelo condutor nos 15 dias anteriores;
    - ii) O cartão de condutor, se o possuir; e
    - iii) Qualquer registo manual e impressão efectuados durante a semana em curso e nos 15 dias anteriores, tal como previsto no presente regulamento e no

No entanto, após 1 de Janeiro de 2008, os períodos referidos nas sublineas i) e iii) abrangerão o dia em curso e os 28 dias anteriores;

- b) Sempre que o condutor conduza um veículo equipado com um aparelho de controlo de acordo com o anexo 1 B, deve poder apresentar, a pedido dos agentes encarregados do controlo:
  - i) O cartão de condutor de que for titular,
  - ii) Qualquer registo manual e impressão efectuados durante a semana em curso e nos 15 dias anteriores, tal como previsto no presente regulamento e no Regulamento (CE) nº 561/2006, e
  - iii) As folhas de registo correspondentes ao período referido na alínea anterior, no caso de ter conduzido um veículo equipado com um aparelho de controlo de acordo com o anexo I.

No entanto, após 1 de Janeiro de 2008, os períodos referidos na subalínea ii) devem abranger o dia em curso e os 28 dias anteriores;

- c) Os agentes autorizados para o efeito podem verificar o cumprimento do Regulamento (CE) nº 561/2006 através da análise das folhas de registo ou dos dados, visualizados ou impressos, registados pelo aparelho de controlo ou pelo cartão de condutor ou, na falta destes meios, através da análise de qualquer outro documento comprovativo que permita justificar o incumprimento de qualquer disposição, como as previstas nos nºs 2 e 3 do artigo 16º».



**Artigo 27º**

O Regulamento (CE) nº 2135/98 é alterado do seguinte modo:

1. A alínea a) do nº 1 do artigo 2º passa a ter a seguinte redacção:
  - «1. a) A partir do vigésimo dia após a publicação do Regulamento (CE) nº 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 e que altera os Regulamentos (CEE) nº 3821/85 e (CE) nº 2135/98 do Conselho<sup>(\*)</sup>, os veículos colocados em circulação pela primeira vez deverão estar equipados com um aparelho de controlo conforme com as prescrições do anexo I B do Regulamento (CEE) nº 3821/85.

(\*) JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.»;

- 
2. O nº 2 do artigo 2º passa a ter a seguinte redacção:  
«2. Os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para poderem emitir cartões de condutor até ao vigésimo dia após a publicação do Regulamento (CE) nº 561/2006.».

#### **Artigo 28º**

O Regulamento (CEE) nº 3820/85 é revogado e substituído pelo presente regulamento.

Não obstante, os nºs 1, 2 e 4 do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 3820/85 continuarão a ser aplicáveis até às datas fixadas no nº 1 do artigo 15º da Directiva 2003/59/CE.

#### **Artigo 29º**

O presente regulamento entra em vigor em 11 de Abril de 2007, com excepção do nº 5 do artigo 10º, dos nºs 3 e 4 do artigo 26º e do artigo 27º, que entram em vigor em 1 de Maio de 2006.

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

Feito em Estrasburgo, em 15 de Março de 2006.

**REGULAMENTO (CEE) Nº 3821/85**  
**DO CONSELHO, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1985**  
**(Jornal Oficial L 370 de 31.12.1985)**

Relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu (2),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (3),

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 1463/70 (4), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 2828/77 (5), introduziu um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários;

Considerando que, tendo em conta as alterações a seguir enunciadas, é conveniente, num esforço de clareza, reunir num texto único o conjunto das disposições aplicáveis na matéria e, por consequência, revogar o Regulamento (CEE) nº 1463/70 ; que, todavia, é conveniente manter em vigor por um determinado período a isenção prevista no nº 1 do artigo 3º, para determinados transportes de passageiros;

Considerando que a utilização de um aparelho de controlo susceptível de indicar os grupos de tempo referidos no Regulamento (CEE) nº 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro 1985, respeitante à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (6), tem como objectivo assegurar um controlo eficaz destas disposições;

Considerando que a obrigação de utilizar um tal aparelho de controlo só pode ser imposta aos veículos matriculados nos Estados-membros; que, além disso, alguns desses veículos podem ser excluídos sem inconvenientes do âmbito de aplicação do presente regulamento;

Considerando que, em circunstâncias excepcionais, os Estados-membros deveriam ter poderes para, com a autorização da Comissão, isentar determinados veículos da aplicação das disposições do presente regulamento ; que, em casos de urgência, tais isenções deveriam poder

ser concedidas por tempo limitado, sem autorização prévia da Comissão;

Considerando que, para realizar um controlo eficaz, o aparelho deve ser de funcionamento seguro, emprego fácil e concebido de forma a excluir, ao máximo, as possibilidades de fraude ; que, para este efeito, é nomeadamente importante que o aparelho de controlo forneça nas folhas individuais de cada condutor, indicações registadas, suficientemente precisas e facilmente identificáveis, dos diferentes grupos de tempo;

Considerando que um registo automático de outros elementos relativos à marcha do veículo, tais como a velocidade e o percurso, pode contribuir significativamente para a segurança rodoviária e para a condução racional do veículo e que, consequentemente, parece oportuno prever que o aparelho registre igualmente esses elementos;

Considerando que é necessário fixar normas comunitárias de construção e de instalação dos aparelhos de controlo e prever um processo de homologação CEE, a fim de evitar qualquer entrave à matrícula dos veículos equipados com tais aparelhos de controlo bem como à sua entrada em circulação ou ao seu uso e à utilização de tais aparelhos em todo o território dos Estados-membros;

Considerando que, em caso de divergências entre Estados-membros relativamente a uma homologação CEE, é conveniente que a Comissão possa tomar uma decisão sobre o diferendo, quando os Estados-membros interessados não o tenham podido resolver num prazo de seis meses;

Considerando que seria útil, para a aplicação do presente regulamento e para evitar qualquer abuso, pôr à disposição dos condutores que o solicitem uma cópia das suas folhas de registo;

Considerando que os objectivos supramencionados de controlo dos tempos de trabalho e de repouso exigem que as entidades empregadoras e os condutores velem obrigatoriamente pelo bom funcionamento do aparelho, executando com cuidado as operações exigidas pela regulamentação;

Considerando que as disposições relativas ao número de folhas de registo que um condutor deve possuir devem ser modificadas em consequência da substituição da semana flexível pela semana fixa;

Considerando que o progresso da técnica exige uma

rápida adaptação das normas técnicas definidas nos anexos do presente regulamento ; que, para facilitar a aplicação das medidas necessárias para esse efeito, é conveniente prever um processo de estreita cooperação entre os Estados-membros e a Comissão no âmbito de um Comité Consultivo;

Considerando que é conveniente que os Estados-membros procedam a uma troca das informações disponíveis sobre as infracções verificadas;

Considerando que, com o objectivo de assegurar um funcionamento seguro e regular do aparelho de controlo, é conveniente prever condições uniformes para as verificações e controlos periódicos, a que o aparelho instalado deve ser submetido,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

## **CAPÍTULO I** **(Princípios e âmbito de aplicação)**

### **Artigo 1º**

O aparelho de controlo para efeitos do disposto no presente regulamento deve, no que se refere às condições de construção, instalação, utilização e controlo, corresponder às normas do presente regulamento, assim como às dos seus Anexos I e II, que dele fazem parte integrante.

### **Artigo 2º**

As definições enumeradas no artigo 1º do Regulamento (CEE) nº 3820/85 são aplicáveis para efeitos do presente regulamento.

### **Artigo 3º**

1. O aparelho de controlo deve ser instalado e utilizado nos veículos afectos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias matriculados num Estado-membro, com excepção dos veículos referidos no artigo 4º e no nº 1 do artigo 14º do Regulamento (CEE) nº 3820/85.
2. Os Estados-membros podem isentar da aplicação do presente regulamento os veículos referidos no nº 1 do artigo 13º do Regulamento (CEE) 3820/85. Os Estados-membros informam a Comissão de qualquer isenção concedida em conformidade com o presente número.
3. Os Estados-membros podem, após autorização da Comissão, dispensar da aplicação do presente Regulamento os veículos afectos aos transportes referidos no nº 2 do artigo 13º do Regulamento (CEE) nº 3820/85. Em casos urgentes, podem conceder uma isenção temporária por um período não superior a trinta dias, comunicando-a imediatamente à Comissão. A Comissão notifica os outros Estados-membros de qualquer isenção concedida em conformidade com o presente número.
4. Os Estados-membros podem, em conformidade com o presente regulamento, exigir para os transportes nacionais a instalação e a utilização de um aparelho

de controlo em todos os veículos para os quais o nº 1 não o exige.

## **CAPÍTULO II** **(Homologação)**

### **Artigo 4º**

Qualquer pedido de homologação CEE para um modelo de aparelho de controlo ou de folha de registo, acompanhado dos documentos descritivos apropriados, será apresentado pelo fabricante ou pelo seu mandatário a um Estado-membro. Para o mesmo modelo de aparelho de controlo ou folha de registo, esse pedido só pode ser apresentado a um único Estado-membro.

### **Artigo 5º**

Cada Estado-membro concederá a homologação CEE a um modelo de aparelho de controlo ou a um modelo de folha de registo, desde que estes estejam em conformidade com o disposto no Anexo I e desde que esse Estado-membro esteja em condições de verificar a conformidade da produção com o modelo homologado. As alterações ou adições a realizar num modelo homologado devem ser objecto de uma homologação CEE complementar, por parte do Estado-membro que tiver concedido a primeira homologação CEE.

### **Artigo 6º**

Os Estados-membros atribuirão ao requerente uma marca de homologação CEE, conforme ao modelo estabelecido no Anexo II, para cada modelo de aparelho de controlo ou de folha de registo que homologuem nos termos do artigo 5º

### **Artigo 7º**

As autoridades competentes do Estado-membro ao qual tenha sido apresentado um pedido de homologação, enviarão às autoridades competentes dos outros Estados-membros, no prazo de um mês, uma cópia da ficha de homologação acompanhada de uma cópia dos documentos descritivos necessários ou comunicar-lhes-ão a recusa de homologação para cada modelo de aparelho de controlo ou de folha de registo que homologuem ou recusem homologar ; em caso de recusa, comunicarão os motivos justificativos da decisão.

### **Artigo 8º**

1. Se o Estado-membro que tiver procedido à homologação CEE, referida no artigo 5º, verificar que aparelhos de controlo ou folhas de registo portadores da marca de homologação CEE, por ele atribuída, não estão em conformidade com o modelo que homologou, tomará as medidas necessárias para que seja assegurada a conformidade da produção com esse modelo. Essas medidas podem ir, se for caso disso, até à revogação da homologação CEE.
2. O Estado-membro que tiver concedido uma homologação CEE deve revogar se o aparelho de controlo ou a folha de registo que foram objecto de

homologação forem considerados como não estando em conformidade com o presente regulamento e os seus anexos, ou apresentem, durante a utilização, um defeito de ordem geral que os torne impróprios para o fim a que se destinam.

3. Se o Estado-membro que tiver concedido uma homologação CEE for informado por um outro Estado-membro da existência de algum dos casos referidos nos n.ºs 1 e 2, tomará igualmente, após consulta deste último, as medidas previstas nos referidos n.ºs, sob reserva da aplicação do n.º 5.
4. O Estado-membro, que verificar a existência de algum dos casos previstos no n.º 2, pode suspender a introdução no mercado e a utilização dos aparelhos de controlo ou das folhas, até nova decisão. O mesmo aplica-se nos casos previstos no n.º 1, em relação aos aparelhos de controlo ou folhas dispensados da primeira verificação CEE, se o fabricante, após advertência, 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 informar-se-ão mutuamente e a Comissão, no prazo de um mês, sobre a revogação de uma homologação CEE concedida e sobre outras medidas tomadas em conformidade com os n.ºs 1, 2, e 3 bem como dos motivos justificativos dessa medida.
5. Se o Estado-membro que tiver procedido à homologação CEE contestar a existência de qualquer dos casos previstos nos n.ºs 1 e 2, de que tiver sido informado, os Estados-membros interessados esforçar-se-ão por resolver o diferendo. A Comissão será regularmente informada sobre este assunto.  
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 consulta dos peritos de todos os Estados-membros e exame de todos os factores relevantes, por exemplo, de carácter económico e técnico, tomará uma decisão no prazo de seis meses, a qual será comunicada aos Estados-membros interessados e simultaneamente aos outros Estados-membros. A Comissão fixará, consoante os casos, o prazo para o início da aplicação da sua decisão.

#### Artigo 9º

1. O requerente da homologação CEE para um modelo de folha de registo deve indicar, no seu requerimento, o(s) modelo(s) de aparelho(s) de controlo a que (aos quais) se destina essa folha e fornecer, para fins de ensaio da folha, um aparelho adequado do(s) tipo(s) apropriado(s).
2. As autoridades competentes de cada Estado-membro devem indicar, no certificado de homologação do modelo da folha de registo, o(s) modelo(s) de aparelho(s) de controlo para o qual (para os quais) esse modelo de folha poderá ser utilizado.

#### Artigo 10º

Os Estados-membros não podem recusar a matrícula ou proibir a circulação ou uso de veículos equipados com um aparelho de controlo por motivos relacionados com esse equipamento, se o aparelho apresentar a marca de homologação CEE, referida no artigo 6º, e da chapa de instalação referida no artigo 12º

#### Artigo 11º

Qualquer decisão que recuse ou revogue a homologação de um modelo de aparelho de controlo ou de folha de registo, tomada por força do disposto no presente regulamento, deve ser fundamentada de modo preciso. A decisão será comunicada ao interessado, com a indicação das vias de recurso admitidas pela legislação em vigor nos Estados-membros e dos prazos em que esses recursos podem ser interpostos.

### CAPÍTULO III

#### (Instalação e controlo)

#### Artigo 12º

1. Só serão autorizados a efectuar operações de instalação e de reparação do aparelho de controlo os instaladores ou oficinas aprovados para esse efeito pelas autoridades competentes dos Estados-membros, após ouvirem o parecer, se o desejarem, dos fabricantes interessados.
2. O instalador ou oficina aprovados aplicarão uma marca especial sobre as selagens que efectuem. As autoridades competentes de cada Estado-membro organizarão um registo das marcas utilizadas.
3. As autoridades competentes dos Estados-membros comunicar-se-ão mutuamente a relação dos instaladores ou oficinas aprovados e transmitir-se-ão mutuamente uma cópia das marcas utilizadas.
4. A conformidade da instalação do aparelho de controlo com as normas do presente regulamento será certificada pela chapa da instalação aposta nas condições previstas no Anexo I.

### CAPÍTULO IV

#### (Normas de utilização)

#### Artigo 13º

O empregador e os condutores velarão pelo bom funcionamento e por uma utilização correcta do aparelho.

#### Artigo 14º

1. O empregador distribuirá aos condutores o número suficiente de folhas de registo, tendo em conta o carácter individual dessas folhas, a duração do serviço e a exigência de substituir, eventualmente, as folhas danificadas ou apreendidas por um agente encarregado do controlo. O empregador apenas entregará aos condutores folhas de um modelo homologado, adequadas ao aparelho instalado no veículo.
2. A empresa deve conservar as folhas de registo, em boa ordem, durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização e remeter uma cópia aos condutores interessados, caso estes o exijam. As folhas devem ser apresentadas ou remetidas a pedido dos agentes encarregados do controlo.

#### Artigo 15º

1. Os condutores não podem utilizar folhas de registo sujas ou danificadas. Por conseguinte, devem ser protegidas de forma adequada.  
No caso de se danificar uma folha que contenha registos, os condutores devem juntar a folha

- danificada à folha de reserva utilizada para a substituir.
2. Os condutores devem utilizar as folhas de registo sempre que conduzem, a partir do momento em que tomem o veículo a seu cargo. A folha de registo não pode ser retirada antes do fim do período de trabalho diário, a menos que esta operação seja autorizada de outra forma. Nenhuma folha de registo pode ser utilizada por um período mais longo do que aquele para o qual foi destinada. Quando, em virtude do seu afastamento do veículo, os condutores não possam utilizar os elementos do aparelho instalado no veículo, os períodos de tempo indicados nas alíneas b), c) e d) do segundo travessão do nº 3, devem figurar na folha de registo por inscrição manual, registo automático ou qualquer outro processo, de forma legível e sem sujar as folhas.

3. Os condutores devem:
  - Certificar-se da concordância entre a marcação horária na folha e a hora legal do país onde o veículo foi matriculado,

- Preocupar-se em accionar os dispositivos de comutação que permitem distinguir os seguintes grupos de tempo a registar:

- a) Sob o símbolo  : o tempo de condução;
- b) Sob o símbolo  : outros tempos de trabalho;
- c) Sob o símbolo  : o tempo de disponibilidade:

- tempo de espera, isto é, o período durante o qual os condutores só terão de permanecer junto do seu posto de trabalho, nos casos em que tenham que responder a eventuais apelos para iniciar ou retomar a condução ou executar outro tipo de trabalhos;
- tempo passado ao lado de um condutor com o veículo em marcha;

- tempo passado numa cama com o veículo em marcha;

- d) Sob o símbolo  : as interrupções da condução e os períodos de repouso diário.

4. Cada Estado-membro pode permitir, para as folhas de registo utilizadas para os veículos matriculados no seu território, que todos os períodos referidos nas alíneas b), c) e d), segundo travessão do nº 3, sejam registados sob o símbolo.
5. O condutor deve anotar na folha de registo as seguintes indicações:
  - a) Nome e apelido, no início da utilização da folha;
  - b) A data e o lugar, no início e no fim da utilização da folha;
  - c) Número da placa de matrícula do veículo a que tiver estado afecto antes da primeira viagem registada na folha e em seguida, em caso de mudança de veículo, durante a utilização da folha;
  - d) Leitura do conta-quilómetros: - antes da primeira viagem registada na folha, - no fim da última viagem anotada na folha, - em caso de mudança de veículo durante o dia de trabalho (contador do veículo a que esteve afecto e contador do veículo a que vai estar afecto);
  - e) Se for caso disso, a hora de mudança de veículo.

6. O aparelho deve ser concebido de forma a permitir que os agentes encarregados do controlo possam ler, após eventual abertura do aparelho, os registos relativos às nove horas anteriores à hora do controlo, sem deformar de forma permanente, danificar ou sujar a folha. Por outro lado, o aparelho deve ser concebido de forma a permitir verificar, sem abertura da caixa, se os registos estão a ser efectuados.
7. O condutor deve estar em condições de apresentar, a qualquer pedido dos agentes encarregados do controlo, as folhas de registo da semana em curso e, em todo o caso, a folha do último dia da semana precedente, no decurso do qual conduziu.

#### Artigo 16º

1. Em caso de avaria ou de funcionamento defeituoso do aparelho, o empregador deve, assim que as circunstâncias o permitam, promover a sua reparação por instaladores ou oficinas aprovadas. A reparação será efectuada no percurso, se o regresso às instalações de empresa só se puder efectuar decorrido um período superior a uma semana, a partir do dia da avaria ou da verificação do funcionamento defeituoso. Os Estados-membros podem tomar medidas, no âmbito das disposições previstas no artigo 19º, no sentido de atribuir às autoridades competentes a faculdade de proibirem o uso do veículo, nos casos em que a avaria ou o funcionamento defeituoso não sejam reparados nas condições acima fixadas.
2. Durante o período da avaria ou de funcionamento defeituoso do aparelho, os condutores devem anotar as indicações relativas aos diferentes grupos de tempo, na medida em que estes não sejam registados de forma correcta pelo aparelho, na (ou nas) folha(s) de registo, ou numa folha «ad-hoc» a juntar à folha de registo.

### CAPÍTULO V

#### (Disposições finais)

##### Artigo 17º

As alterações que forem necessárias para adaptar os anexos do presente regulamento ao progresso técnico serão adoptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 18º.

##### Artigo 18º

1. É instituído um Comité para a adaptação do presente regulamento ao progresso técnico, a seguir denominado «Comité», composto por representantes dos Estados-membros e presidido por um representante da Comissão.
2. O Comité estabelecerá o seu regulamento interno.
3. No caso de ser feita referência ao processo definido no presente artigo, o Comité será convocado pelo seu presidente, que por sua própria iniciativa, quer a pedido do representante de um Estado-membro.
4. O representante da Comissão submeterá ao Comité um projecto das disposições a tomar. O Comité emitirá o seu parecer sobre o projecto no prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa. O Comité pronuncia-se por maioria qualificada em conformidade com o disposto no nº 2 do artigo 148º do Tratado CEE. O presidente não participa na votação.
- 5.

- a) A Comissão adoptará as disposições preconizadas quando estiverem em conformidade com o parecer do Comité;
- b) Quando as disposições preconizadas não estiverem em conformidade com o parecer do Comité, ou na falta de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta sobre as disposições a tomar. O Conselho delibera por maioria qualificada.
- c) Se, findo o prazo de três meses a contar da apresentação da proposta ao Conselho, este não tiver deliberado, as disposições propostas serão adoptadas pela Comissão.

#### Artigo 19º

1. Os Estados-membros adoptarão, atempadamente, e após consulta da Comissão, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias à execução do presente regulamento. Essas disposições incidirão, entre outras matérias, sobre a organização, o processo e os instrumentos de controlo, assim como sobre as sanções aplicáveis em caso de infracção.
2. Os Estados-membros prestar-se-ão assistência mútua tendo em vista a aplicação das disposições do presente regulamento e do seu controlo.
3. No âmbito desta assistência mútua, as autoridades competentes dos Estados-membros comunicar-se-ão mutuamente com regularidade todas as informações disponíveis que dizem respeito a:
  - infracções ao presente regulamento cometidas por não residentes e a qualquer sanção aplicada por força de tais infracções,
  - sanções aplicadas por um Estado-membro aos seus residentes por força de tais infracções cometidas noutros Estados-membros.

#### Artigo 20º

O Regulamento (CEE) nº 1463/70 é revogado.

Não obstante, no nº 1 do artigo 3º do referido regulamento continua a ser aplicável, até 31 de Dezembro 1989, aos veículos e aos condutores afectos aos transportes internacionais regulares de passageiros, na medida em que os veículos que efectuem estes serviços não estão equipados com um aparelho de controlo utilizado em conformidade com o presente regulamento.

#### Artigo 21º

O presente regulamento entra em vigor em 29 de Setembro de 1986.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas em 20 de Dezembro de 1985.

Pelo Conselho, O Presidente, R. KRIEPS

- (1) JO nº C 100 de 12.4.1984, p. 3 e JO nº C 223 de 3.9.1985, p. 5.
- (2) JO nº C 122 de 20.5.1985, p. 168.
- (3) JO nº C 104 de 25.4.1985, p. 4 e JO nº C 303 de 25.11.1985, p. 29.
- (4) JO nº L 164 de 27.7.1970, p. 1.
- (5) JO nº L 334 de 24.12.1977, p. 11.
- (6) JO nº L 370 de 31.12.1985, p. 1.

## ANEXO I

### (CONDIÇÕES DE CONSTRUÇÃO, ENSAIO, INSTALAÇÃO E CONTROLO)

#### I - DEFINIÇÕES

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

- a) **Aparelho de controlo:**  
Aparelho destinado a ser instalado a bordo de veículos rodoviários para indicação e registo automático ou semi-automático de dados sobre a marcha desses veículos, assim como sobre certos tempos de trabalho dos seus condutores;
- b) **Folha de registo:**  
Folha concebida para receber e fixar registos, a colocar no aparelho de controlo e sobre o qual os dispositivos de marcação deste inscreverão de forma contínua os diagramas dos dados a registar;
- c) **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 ( $k = \dots \text{tr/km}$ ), quer em impulsos por quilómetro ( $W = \dots \text{imp/km}$ );
- d) **Coefficiente característico do veículo:**  
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 nº 4 do Capítulo VI do presente anexo). O coeficiente característico é expresso quer em rotações por quilómetro ( $w = \dots \text{r/km}$ ), quer em impulsos por quilómetro ( $w = \dots \text{imp/km}$ );
- e) **Circunferência efectiva dos pneus das rodas:**  
Média das distâncias percorridas por cada uma das rodas de tracção do veículo (rodas motores) quando de uma rotação completa. A medição dessas distâncias deve ser feita em condições normais de ensaio (ver nº 4 do Capítulo 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 e de tempo disponível.

- 5) Interrupções de trabalho e tempos de repouso diários.
- 6) Abertura da caixa que contém a folha de registo.

Para os veículos que utilizam dois condutores, o aparelho deve permitir o registo simultâneo e diferenciado, em duas folhas distintas, dos grupos de tempo referidos em 3), 4) e 5).

#### 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 (taquímetro),  
- 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 nº 4, alínea c), do Capítulo III.
  - 1.3. Um dispositivo de marcação que assinale na folha de registo qualquer abertura da caixa que contém essa folha.

2. A eventual inclusão no aparelho de outros dispositivos além dos acima enumerados 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 eléctricas e magnéticas invariáveis.

- 3.2. Qualquer alteração de um elemento do aparelho ou da natureza dos materiais utilizados no seu fabrico deve ser aprovada, 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,
- quer apenas em marcha em frente.

O eventual registo das manobras de marcha atrás não deve em nada afectar 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 m/s<sup>2</sup> 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 será assinalada automaticamente na folha de registo.
    - 6.2. Se o mecanismo que faz avançar a folha de registo for comandado pelo relógio, a duração do funcionamento correcto 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 protecção
    - 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 (taquímetro)
    - 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 correcta da folha de registo, de forma a que seja assegurada a correspondência entre a hora indicada pelo relógio e a marcação horária na folha.
    - 1.2. O mecanismo que movimenta a folha de registo deve garantir que esse movimento se efectue 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 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 for comandado pelo mecanismo do relógio, a velocidade do avanço rectilíneo 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 rectilíneo e perpendicular à direcção 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 em forma de disco) ou ao eixo da zona reservada ao registo da velocidade (no caso de folhas 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, através da eventual manobra de um dispositivo de comutação, seja possível o registo automático e diferenciado dos quatro grupos de tempo, tal como indicados no artigo 15º do regulamento.

- 4.2. As características dos traçados, as suas posições relativas e, eventualmente, os símbolos previstos no artigo 15º do 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 efectuados em duas folhas distintas, cabendo uma a cada condutor. Neste caso, o avanço das várias folhas deve ser assegurado pelo mesmo mecanismo ou por 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).
- e) Inscricões
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 instalado: - nome e endereço do fabricante do aparelho,
    - nº de fabrico 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 no ângulo de inclinação for susceptível de influenciar as indicações dadas pelo aparelho para além das tolerâncias admitidas, a orientação angular admissível deve ter a forma:
- f) Erros máximos tolerados (dispositivos indicadores e registadores)
1. No banco de ensaio antes da instalação:
    - a) Distância percorrida:
      - 3 km/h, para mais ou para menos, em relação à velocidade real;
    - c) Tempo:
      - ± 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:
      - mais ou para menos, em relação à velocidade real;
    - c) Tempo:
      - ± 2 minutos por dia ou
      - ± 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 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 no Capítulo 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 efectuarem sejam indeléveis 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, sem que isso as deteriore ou impeça a leitura dos registos, as indicações referidas no nº 5 do artigo 15º do 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, 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 feitos 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 respectivas 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 presença no trabalho, 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 dos percursos deve ser impressa de forma a permitir a leitura fácil do número de quilómetros percorridos.
4. A (ou as) 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 deve conter, impressas, as seguintes indicações:

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

Além disso, cada folha deve ter impressa pelo menos uma escala de tempo, graduada de forma a permitir a leitura directa 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 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.
- Número(s) da matrícula do(s) veículo(s) ao qual (aos quais) o condutor esteve afecto durante a utilização da folha,
- Hora da mudança de veículo.

## V. INSTALAÇÃO DO APARELHO DE CONTROLO

1. Os aparelhos de controlo devem ser colocados nos veículos de forma a 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 de uma oficina aprovada que necessite uma alteração da regularização da instalação propriamente dita, deve ser colocada uma nova chapa em substituição da anterior.

A chapa deve conter pelo menos as seguintes indicações:

- nome, endereço e marca do instalador ou oficina aprovada
- coeficiente característico do veículo, sob a forma «w = ... r/km» «w = ... imp/km»,
- perímetro efectivo dos pneumáticos das rodas sob a forma «l = ... mm»,
- a data de verificação do coeficiente característico do veículo e de medida 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 indicações;
- 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) do Capítulo III.

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

Só os selos de ligação referidos nas alíneas b), c) e e) podem ser retirados em casos de urgência; qualquer quebra desses selos deve ser objecto de uma justificação por escrito, que deve ser mantida à disposição da autoridade competente.

## VI. VERIFICAÇÕES E CONTROLOS

Os Estados-membros designarão os organismos que devem efectuar 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 exactidão das suas indicações e registos, dentro dos limites fixados no ponto 1 da alínea f) do Capítulo III,

pela selagem prevista no ponto 4 da alínea f) do Capítulo 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 regulamento e seus anexos, ou delegar a certificação nos fabricantes ou seus mandatários.

2. Instalação

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

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

3. Controlos periódicos

a) Existem controlos periódicos dos aparelhos instalados nos veículos, pelo menos de dois em dois anos, podendo os mesmos efectuar-se no âmbito das inspecções 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 efectiva dos pneus.

b) O controlo do cumprimento das disposições do ponto 3 da alínea f) do Capítulo III, relativas aos erros máximos admissíveis durante o uso, será efectuado, pelo menos, uma vez de seis em seis anos, podendo qualquer Estado-membro prescrever um prazo mais curto 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 efectuar-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,
- o 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 recta sobre uma superfície plana, a uma velocidade de  $50 \pm 5$  km/h ; o controlo, desde que seja de uma exactidão comparável, pode

ser igualmente efectuado num banco de ensaio apropriado.

## ANEXO II

### (MARCA E CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO)

#### I. MARCA DE HOMOLOGAÇÃO

1. A marca de homologação é composta: - por um rectângulo, 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 os seguintes convenções:
  - pelo número de homologação correspondente ao número do certificado de homologação atribuído ao protótipo do aparelho de controlo e da folha, colocados na proximidade do rectângulo.
2. A marca de homologação é aposta na chapa sinalética de cada aparelho e em cada folha de registo. Deve ser indelével e conservar-se sempre bem legível.
3. As dimensões da marca de homologação a seguir desenhada são expressas em milímetros, constituindo dimensões mínimas. A relação de proporcionalidade entre essas dimensões deve ser respeitada.

(1) Estes algarismos têm valor meramente indicativo

#### II. CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO

O Estado 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.

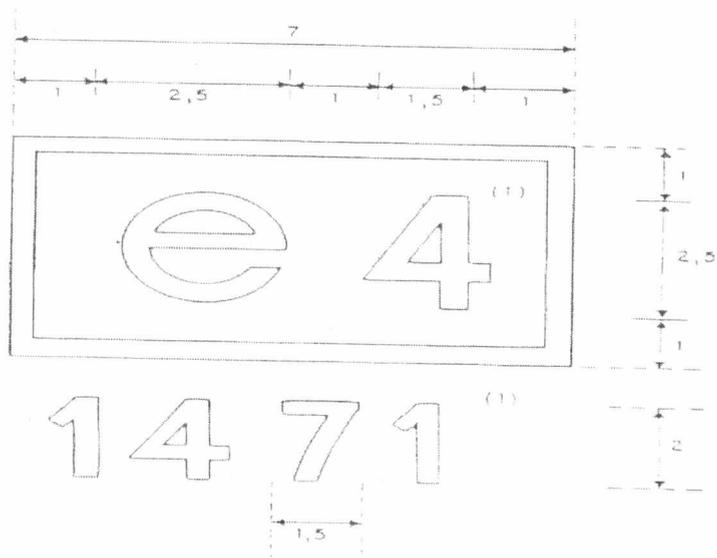
ANEXOS

CHAPA SINALÉTICA:



MARCA DE HOMOLOGAÇÃO

Belgica	6
Dinamarca	18
Alemanha	1
Grecia	GR
Espanha	9
França	2
Irlanda	IRI
Italia	3
Luxemburgo	13
Países Baixos	4
Portugal	21
Reino Unido	11



## CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO

O Estado 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 copias deste certificado.

### CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO

Nome da autoridade competente .....

Comunicação referente a (1): .....

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

N.º da 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 do relatório do laboratório .....

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 .....

Assinatura

(1) Riscar o que não interessa