

Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

**► B ► C2 REGULAMENTO (CE) n.º 561/2006 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 15 de Março de 2006**

relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 ◀ do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 102 de 11.4.2006, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de Outubro de 2009	L 300	88	14.11.2009
► <u>M2</u>	Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 4 de fevereiro de 2014	L 60	1	28.2.2014
► <u>M3</u>	Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de julho de 2020	L 249	1	31.7.2020

Retificado por:

- C1 Retificação, JO L 79 de 25.3.2011, p. 26 (561/2006)
- C2 Retificação, JO L 195 de 20.7.2016, p. 83 (561/2006)

▼B**►C2 REGULAMENTO (CE) n.º 561/2006 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

de 15 de Março de 2006

relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 ◀ do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

Artigo 1.º

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 2.º

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,

▼M3

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

▼B

- 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 n.º 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.

▼ B

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 3.º

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;

▼ M3

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

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

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

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

▼ B

- 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;

▼ M3

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

▼ B

- 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.

▼B

Artigo 4.º

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 3.º 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;

▼B

- «período de repouso semanal reduzido»: período de repouso de menos de 45 horas, que pode, nas condições previstas no n.º 6 do artigo 8.º, 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) n.º 3821/85; ou
 - manualmente, nos termos do n.º 2 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 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 2.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro ⁽¹⁾;
- 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;

▼M3

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

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

▼B

CAPÍTULO II

TRIPULAÇÕES, TEMPOS DE CONDUÇÃO, PAUSAS E PERÍODOS DE REPOUSO*Artigo 5.º*

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;
 - b) A redução seja para efeitos de formação profissional; e
 - c) Sejam respeitados os limites impostos pelas disposições nacionais em matéria de emprego.

Artigo 6.º

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.

▼M3

5. O condutor regista como «outro trabalho» qualquer tempo descrito no artigo 4.º, alínea e), bem como qualquer tempo passado a conduzir um veículo utilizado para operações comerciais que não se incluem no âmbito de aplicação do presente regulamento e regista ainda todos os períodos de «disponibilidade», na aceção do artigo 3.º, alínea b), da Directiva 2002/15/CE, nos termos do artigo 34.º, n.º 5, alínea b), subalínea iii), do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ Este registo é feito manualmente numa folha de registo, através de um impresso ou utilizando as possibilidades de introdução manual de dados no aparelho de controlo.

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

▼B*Artigo 7.º*

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.

▼M3

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

▼B*Artigo 8.º*

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 n.º 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.

▼M3

6. Em cada período de duas semanas consecutivas, o condutor goza pelo menos:
 - a) De dois períodos de repouso semanal regular; ou
 - b) De um período de repouso semanal regular e de um período de repouso semanal reduzido de pelo menos 24 horas.

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

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

▼ M3

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

▼ M1

6-A. A título de derrogação ao n.º 6, um condutor que exerça uma actividade de serviço ocasional único de transporte internacional de passageiros, na acepção do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, relativo a regras comuns de acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro⁽¹⁾, pode adiar o período de descanso semanal por 12 períodos consecutivos de 24 horas após um período anterior regular de repouso semanal, desde que:

- a) O referido serviço tenha a duração de pelo menos 24 horas consecutivas num Estado-Membro ou num país terceiro a que o presente regulamento se aplique, diferente daquele em que o serviço teve início;
- b) O condutor goze, após a utilização da derrogação:
 - i) dois períodos de repouso semanal regular; ou
 - ii) um período de repouso semanal regular e um período de repouso semanal reduzido de pelo menos 24 horas. Todavia, a redução será compensada por um período de repouso equivalente, gozado em bloco antes do final da terceira semana subsequente ao fim do período de derrogação;
- c) Após 1 de Janeiro de 2014, o veículo esteja equipado com um aparelho de controlo em conformidade com os requisitos do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85; e
- d) Após 1 de Janeiro de 2014, em caso de condução durante o período decorrido entre as 22:00 e as 06:00, se a condução do veículo for assegurada por mais do que um condutor ou o período de condução a que se refere o artigo 7.º for reduzido para três horas.

A Comissão deve acompanhar estreitamente a utilização desta derrogação a fim de assegurar a preservação de condições muito rigorosas de segurança rodoviária, certificando-se, em particular, de que o tempo total de condução acumulado durante o período abrangido pela derrogação não é excessivo. Até 4 de Dezembro de 2012, a Comissão elabora um relatório de avaliação das consequências da derrogação no que se refere à segurança rodoviária e aos aspectos sociais. Caso considere apropriado, a Comissão propõe alterações ao presente regulamento sobre esta questão.

▼ M3

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

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

⁽¹⁾ JO L 300 de 14.11.2009, p. 88.

▼ B

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.

▼ M3

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

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

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

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

A empresa documenta a forma como cumpre essa obrigação e conserva²³ a documentação nas suas instalações a fim de a apresentar a pedido das autoridades de controlo.

▼ B

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

▼ M3

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

Artigo 8.º-A

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

— deteção e prevenção de intrusões,

— iluminação e visibilidade,

▼ M3

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

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

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

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

Nos termos do artigo 39.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁾, os Estados-Membros devem incentivar a criação de espaço de estacionamento para os utilizadores comerciais da estrada.

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

▼ B*Artigo 9.º***▼ M3**

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

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

- a) A viagem tenha uma duração prevista de 8 horas ou mais; e
- b) O condutor disponha de uma cabine-dormitório no *ferry* ou no comboio.

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

▼ M3

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

▼ B

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».

▼ M3*Artigo 9.º-A*

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

▼ B

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES*Artigo 10.º***▼ M3**

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

▼ B

2. As empresas de transportes devem organizar o trabalho dos condutores a que se refere o n.º 1 de modo a que estes possam cumprir o disposto no Regulamento (CEE) n.º 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) n.º 3821/85, quer do capítulo II do presente regulamento.

3. As empresas de transportes são responsáveis por qualquer infração cometida pelos condutores da empresa, ainda que essa infração 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 infração aos n.ºs 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 infração cometida.

▼B

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) n.º 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) n.º 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 n.º 2 do artigo 24.º

CAPÍTULO IV

EXCEPÇÕES

Artigo 11.º

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 6.º a 9.º 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 12.º

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 6.º a 9.º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga. O condutor deve mencionar manualmente na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço, o mais tardar à chegada ao ponto de paragem adequado, o motivo de tal inobservância.

▼ M3

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

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

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

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

▼ B*Artigo 13.º*

1. Na condição de não prejudicarem os objectivos estabelecidos no artigo 1.º, os Estados-Membros podem conceder isenções aos artigos 5.º a 9.º 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;

▼ M2

- d) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados por prestadores de serviços universais na aceção do artigo 2.º, n.º 13, da Diretiva 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro de 1997, relativa às regras comuns para o desenvolvimento do mercado interno dos serviços postais comunitários e a melhoria da qualidade de serviço ⁽¹⁾, para distribuir bens como parte do serviço universal.

⁽¹⁾ JO L 15 de 21.1.1998, p. 14.

▼ B

Estes veículos apenas poderão ser usados num raio de ►**M2** 100 km ◀ a partir da base da empresa e na condição de a actividade principal do condutor não ser a condução dos veículos;

▼ M3

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

▼ B

- 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 ►**M2** 100 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;

▼ C1

- 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 porta a porta, de telégrafo e telefone, de radiodifusão e teledifusão e de detecção de postos emissores ou receptores de rádio ou de televisão;

▼ B

- 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;

▼ C2

- l) Veículos utilizados na recolha de leite nas quintas e/ou na devolução às quintas de contentores para leite ou lacticínios destinados à alimentação do gado;

▼ B

- m) Veículos especiais utilizados no transporte de fundos e/ou valores;
- n) Veículos utilizados para transporte de desperdícios ou carcaças de animais não destinados ao consumo humano;

▼B

- 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 ►**M2** 100 km ◀, no máximo;

▼M3

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

▼B

2. Os Estados-Membros informarão a Comissão das isenções que concederem nos termos do n.º 1. A Comissão notificará delas os outros Estados-Membros.

3. Na condição de não prejudicarem os objectivos estabelecidos no artigo 1.º 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 14.º

1. Na condição de não prejudicarem os objectivos estabelecidos no artigo 1.º, os Estados-Membros podem, após autorização da Comissão, conceder derrogações à aplicação do disposto nos artigos 6.º a 9.º no caso de transportes efectuados em circunstâncias excepcionais.

▼M3

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

▼B

3. A Comissão informará os outros Estados-Membros de quaisquer derrogações concedidas nos termos do presente artigo.

▼M3*Artigo 15.º*

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

▼B

CAPÍTULO V
CONTROLO E SANÇÕES

Artigo 16.º

1. No caso de o veículo não estar equipado com um aparelho de controlo de acordo com o Regulamento (CEE) n.º 3821/85, os n.ºs 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 n.º 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 n.º 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.

▼B*Artigo 17.º*

1. Utilizando o modelo de resumo-tipo estabelecido na Decisão 93/173/CEE ⁽¹⁾, 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) n.º 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 13.º
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 18.º

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

*Artigo 19.º***▼M3**

1. Os Estados-Membros determinam o regime de sanções aplicável às infrações do disposto no presente regulamento e no Regulamento (UE) n.º 165/2014 e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. Essas sanções são efetivas e proporcionadas em relação à gravidade das infrações, tal como indicado no anexo III da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, bem como dissuasivas e não discriminatórias. Nenhuma infração ao presente regulamento e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 está sujeita a mais de uma sanção ou a mais de um processo. Os Estados-Membros notificam à Comissão as referidas regras e medidas, juntamente com o método e os critérios escolhidos a nível nacional para avaliar a respetiva proporcionalidade. Os Estados-Membros notificam sem demora quaisquer alterações subsequentes que afetem essas regras e medidas. A Comissão informa os Estados-Membros dessas regras e medidas, assim como de quaisquer alterações às mesmas. A Comissão assegura a publicação destas informações em todas as línguas oficiais da União num sítio Web público específico, que contenha informações pormenorizadas sobre as sanções aplicáveis nos Estados-Membros.

▼B

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

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

— que não tenha sido cometida no território do Estado-Membro em questão, e

⁽¹⁾ JO L 72 de 25.3.1993, p. 33.

⁽²⁾ Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

▼B

— 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) n.º 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 20.º

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 n.º 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 21.º

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 n.º 2 do artigo 24.º, orientações destinadas a promover uma aplicação harmonizada do presente artigo.

*Artigo 22.º***▼M3**

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

▼ B

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;

▼ M3

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

▼ B

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.

▼ M3

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

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

▼ B

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 n.º 1 do artigo 24.º

Artigo 23.º

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

▼ M3*Artigo 23.º-A*

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 8.º-A é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a partir de 20 de agosto de 2020.

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

▼ M3

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

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ⁽¹⁾.

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

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

▼ B*Artigo 24.º*

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo n.º 1 do artigo 18.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

▼ M3

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

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

▼ B

3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

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.

▼ M3

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

⁽¹⁾ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

▼M3

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2-A.

▼B

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 (*).

(*) 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 n.ºs 1 e 3 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

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.»;

▼B

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 n.º 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 3.º 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 (*), bem como qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do sector dos transportes, deve ser registado sob o símbolo .

▼B

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

(*) JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.»;

— É revogado o n.º 4;

— O n.º 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 Regulamento (CE) n.º 561/2006.

No entanto, após 1 de Janeiro de 2008, os períodos referidos nas subalíneas 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) n.º 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) n.º 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 n.ºs 2 e 3 do artigo 16.º».

▼B*Artigo 27.º*

O Regulamento (CE) n.º 2135/98 é alterado do seguinte modo:

1. A alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. a) A partir do vigésimo dia após a publicação 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 (*), 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) n.º 3821/85.

(*) JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.»;

2. O n.º 2 do artigo 2.º 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) n.º 561/2006.».

Artigo 28.º

O Regulamento (CEE) n.º 3820/85 é revogado e substituído pelo presente regulamento.

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

Artigo 29.º

O presente regulamento entra em vigor em 11 de Abril de 2007, com excepção do n.º 5 do artigo 10.º, dos n.ºs 3 e 4 do artigo 26.º e do artigo 27.º, 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.