

**Harmonização de disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários
***II**

Resolução legislativa do Parlamento Europeu referente à posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a aprovação de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários e que altera os Regulamentos (CEE) n° 3821/85 e (CE) n° 2135/98 do Conselho (11337/2/2004 – C6-0250/2004 – 2001/0241(COD))

(Processo de co-decisão: segunda leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a posição comum do Conselho (11337/2/2004 – C6-0250/2004)¹,
 - Tendo em conta a sua posição em primeira leitura² sobre a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2001)0573³,
 - Tendo em conta a proposta alterada da Comissão (COM(2003)0490)⁴,
 - Tendo em conta o n° 2 do artigo 251° do Tratado CE,
 - Tendo em conta o artigo 62° do seu Regimento,
 - Tendo em conta a recomendação para segunda leitura da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0076/2005),
1. Aprova a posição comum com as alterações nela introduzidas;
 2. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

¹ JO C 63 E de 15.3.2005, p. 11.

² JO C 38 E de 12.2.2004, p. 152.

³ JO C 51 E de 26.2.2002, p. 234.

⁴ Ainda não publicada em JO.

P6_TC2-COD(2001)0241

Posição do Parlamento Europeu aprovada em segunda leitura em 13 de Abril de 2005 tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2005 do Parlamento Europeu e do Conselho 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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ²,

Considerando o seguinte:

¹ JO C 221 de 17.9.2002, p. 19.

² Posição 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.

- (1) No sector dos transportes rodoviários, o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários¹, procurou harmonizar as condições de concorrência entre métodos de transporte terrestre, principalmente no que se refere ao sector rodoviário e à melhoria das condições de trabalho e da 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 rodoviário², 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) n.º 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 pelos organismos competentes.
- (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 *por ele* abrangidas.

¹ JO L 370 de 31.12.1985, p. 1. Regulamento com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

² JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

- (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) As disposições do Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que Efectuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR), de 1 de Julho de 1970, com as mais recentes alterações, deverão continuar a aplicar-se ao transporte rodoviário de mercadorias e passageiros por veículos matriculados num Estado-Membro ou num país signatário do AETR, *na* 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 desejável que a Comunidade e os Estados signatários do AETR alterem este acordo o mais depressa possível, por forma a ajustá-lo às disposições do presente regulamento.***
- (9) No caso de transportes rodoviários que utilizem veículos matriculados em países terceiros não signatários do AETR, as disposições do ***presente regulamento*** deverão aplicar-se *a qualquer* parte do trajecto efectuada no interior da ***Comunidade***.
- (10) Dado que a matéria do AETR é do âmbito de aplicação do presente regulamento, a Comunidade tem competência para negociar e celebrar *tal* Acordo.
- (11) 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.

- (12) A lista de isenções deverá ser actualizada de acordo com a evolução registada no sector dos transportes rodoviários ao longo dos últimos dezanove anos.
- (13) 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 actividade em qualquer dia da semana.
- (14) 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 *as normas relativas a tempos de condução e períodos de repouso foram devidamente cumpridas* no dia do controlo e nos 28 dias precedentes.
- (15) 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 *estipulam* o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo ao aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários¹, 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.
- (16) Verificou-se que era possível, com o Regulamento (CEE) n.º 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 *dos condutores*. É por conseguinte conveniente garantir que as pausas descontínuas sejam organizadas de modo a evitar abusos.

¹ JO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 432/2004 da Comissão (JO L 71 de 10.3.2004, p. 3).

- (17) O presente regulamento pretende melhorar as condições sociais dos empregados *por ele* abrangidos, 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 descanso 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.
- (18) 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.
- (19) 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, *regular* 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.
- (20) A *responsabilidade* das empresas transportadoras deverá *ser extensível*, 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.
- (21) 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 *lhe* incumbem por força do presente regulamento.

- (22) *Tendo em vista a promoção do progresso social e a melhoria da segurança rodoviária, cada Estado-Membro deverá manter o direito de adoptar determinadas medidas que se revelem **necessárias**.*
- (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 do aparelho de registo normalizado.*
- (25) *Os Estados-Membros deverão determinar o regime das sanções aplicáveis às violações do presente regulamento e assegurar a sua aplicação. As referidas sanções deverão ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias. A possibilidade de imobilização do veículo em caso de infracção grave deverá também ser incluída no âmbito comum das medidas que os Estados-Membros podem aplicar. As disposições contidas no presente regulamento relativas às sanções ou acções penais não deverão afectar as regras nacionais relativas ao ónus da prova.*
- (26) *No interesse de uma execução clara e eficaz, é desejável assegurar disposições uniformes sobre a responsabilização das empresas transportadoras e dos condutores por infracções ao presente regulamento. Essa responsabilização poderá resultar em sanções de carácter penal, civil ou administrativo, consoante o regime aplicável em cada Estado-Membro.*

- (27) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de normas comuns claras em matéria de pausas nos *tempos* de condução e de repouso para os condutores dos transportes rodoviários, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, *mas pode, devido* à necessidade de uma acção coordenada, ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo
- (28) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ¹.
- (29) *Dado que as disposições sobre a idade mínima dos condutores foram entretanto estabelecidas pela Directiva 2003/59/CE², cuja transposição deverá efectuar-se até 2009, o presente regulamento apenas deve incluir disposições transitórias sobre a idade mínima dos condutores.***
- (30) O Regulamento (CEE) n.º 3821/85 deverá ser alterado, a fim de esclarecer as obrigações específicas das empresas de transporte e dos condutores e de promover a *certeza* jurídica, bem como de facilitar a aplicação das normas relativas aos limites dos períodos de condução e de repouso nos controlos de estrada.
- (31) O Regulamento (CEE) n.º 3821/85 deverá igualmente ser alterado, a fim de proporcionar certeza jurídica quanto às novas datas para a introdução do tacógrafo digital e a disponibilidade do cartão de condutor.

¹ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (Rectificação: JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

² ***Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Directiva 91/439/CEE do Conselho e revoga a Directiva 76/914/CEE do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p.4). Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/66/CE do Conselho (JO C 168 de 1.5.2004, p. 35).***

- (32) *A introdução do aparelho de registo pelo Regulamento (CE) n° 2135/98 e, por conseguinte, do registo electrónico das actividades do condutor no seu cartão de condutor durante um período de 28 dias e dos dados relativos ao veículo durante um período de 365 dias permitirá futuramente um controlo mais rápido e mais abrangente na estrada.*
- (33) *A experiência demonstra que o respeito do disposto no presente regulamento e, nomeadamente, do tempo de condução máximo autorizado no espaço de duas semanas apenas pode ser aplicado se, aquando de controlos na estrada, forem realizados controlos eficazes de todo o período e não apenas do período máximo de 8 dias estabelecido na Directiva 88/599/CEE¹, conjugada com o Regulamento (CEE) n° 3821/85.*
- (34) *A Directiva 88/599/CEE prescreve para os controlos na estrada apenas o controlo dos tempos de condução diários, dos períodos de repouso diários e das pausas. Com a introdução do tacógrafo digital, os dados do condutor e do veículo serão registados electronicamente e deverão poder ser analisados electronicamente no local. Tal deverá permitir um controlo simplificado igualmente dos períodos de repouso semanais, assim como da compensação por períodos de repouso diários e semanais reduzidos. Aquando do controlo na estrada, deverá ser igualmente possível controlar o tempo de trabalho máximo de 60 horas por semana, em conformidade com o disposto na Directiva 2002/15/CE. Enquanto não for obrigatória a introdução manual de dados no tacógrafo digital, tal poderá ser feito através da apresentação de um certificado emitido pelo empregador, tal como já hoje sucede no caso da prova do período de repouso semanal. Considerando o período de referência, o controlo do tempo de trabalho médio de 48 horas por semana deve continuar a ser feito aquando dos controlos efectuados nas instalações das empresas.*

¹ *Directiva 88/599/CEE do Conselho, de 23 de Novembro de 1988, sobre procedimentos normalizados de controlo para execução do Regulamento (CEE) n° 3820/85, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, e do Regulamento (CEE) n° 3821/85, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 325 de 29.11.1988, p. 55).*

- (35) *O n.º 2 do artigo 2.º da Directiva 88/599/CEE prescreve o controlo de, pelo menos, 1% dos dias de trabalho anuais, devendo um mínimo de 15% dos controlos ser efectuado na estrada e um mínimo de 25% nas instalações da empresa. Tendo em conta o elevado número de infracções verificado no passado, impõe-se um aumento progressivo dos dias controlados para, pelo menos, 2% a partir de 1 de Janeiro de 2007, 3% a partir de 1 de Janeiro de 2009 e 4% a partir de 1 de Janeiro de 2011. Deve ser controlado na estrada um mínimo de 30% de todos os dias de trabalho controlados e um mínimo de 50% nas instalações da empresa, já que tais controlos são os únicos que permitem verificar a totalidade do tempo de trabalho do condutor. Além disso, a Directiva 88/599/CEE deve ser alterada por forma a prever igualmente o controlo do cumprimento do disposto na Directiva 2002/15/CE.*
- (36) *A legislação relativa ao tacógrafo digital deve ser aplicada de forma coerente com o presente regulamento, a fim de se obter uma eficácia máxima no âmbito do controlo e da aplicação da regulamentação social no sector dos transportes rodoviários.*
- (37) Por razões de clareza e racionalização, o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 deve ser revogado e substituído pelo presente regulamento,

APROVARAM 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 *veículos cuja* massa máxima *autorizada, 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. *Caso o transporte rodoviário seja efectuado com veículos matriculados num país terceiro não signatário do AETR, o presente regulamento aplica-se a qualquer parte do trajecto efectuada no território da Comunidade.*

4. O AETR aplica-se, em substituição do presente regulamento, *na totalidade do trajecto, aos transportes rodoviários internacionais efectuados em parte fora das áreas referidas no n.º 2 com veículos matriculados na Comunidade ou em países signatários do AETR.*

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;
- b) Veículos cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse **40 km/hora**;
- c) **Tractores cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 40 km/hora**;
- d) 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 tais serviços e estiver sob o *respectivo controlo*;
- e) Veículos utilizados em situações de emergência **para o transporte de ajuda humanitária** ou operações de salvamento;
- f) Veículos especializados afectos a serviços médicos;

- g) Veículos especializados de pronto socorro circulando num raio de 100 km a partir do local de afectação;
- h) 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;
- i) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a **3,5 toneladas**, utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;
- j) 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;
- k) *Veículos afectos aos serviços de esgotos, de protecção contra inundações, de água, de gás e electricidade, de manutenção e controlo da rede viária, de recolha e tratamento de lixo, de telégrafo e telefone, de transmissão de rádio e televisão e de detecção de transmissores ou receptores de rádio ou televisão;*
- l) *Conjuntos de veículos em que a massa máxima autorizada do tractor não exceda 3,5 toneladas, utilizados em transporte de material, equipamentos e máquinas de que o condutor necessita no exercício da sua profissão e que apenas são utilizados num raio de 100 km a partir da sede da empresa do condutor, desde que a condução do veículo não represente a actividade principal do condutor.*

Artigo 4º

Para os 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 **um** veículo, mesmo durante um curto período, ou que esteja a bordo **do mesmo** veículo para **o** 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 *pode constituir* um "período de repouso diário regular" ou um "período de repouso diário reduzido":
- "período de repouso diário regular": período ininterrupto de pelo menos **12 horas** de repouso. 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 ininterrupto de, pelo menos, 9 horas, mas menos de *12 horas* de repouso;
- h) "Período de repouso semanal": período ininterrupto de repouso durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo e que *pode constituir* um "período de repouso semanal regular" ou um "período de repouso semanal reduzido":
- "período de repouso semanal regular": período ininterrupto de pelo menos 45 horas de repouso;
 - "período de repouso semanal reduzido": período ininterrupto de menos de 45 horas de repouso, *que pode* ser reduzido para um período mínimo de **36 horas** consecutivas *se for gozado no local de afectação do veículo ou no local de residência do condutor, ou para um período mínimo de 24 horas consecutivas se for gozado fora destes locais. No caso dos condutores de longo curso, a compensação pode ser gozada dentro do prazo de três semanas*;
- i) "Semana ": período entre as 00h00 de segunda-feira e as 24h00 de domingo;

- j) "*Tempo de condução*": tempo durante o qual, de acordo com o tacógrafo, o condutor exerce o controlo sobre o veículo e participa activamente no tráfego rodoviário, bem como o tempo de que o condutor precisa para se deslocar até ao local onde inicia a sua actividade ou até ao veículo, se este percurso for efectuado com um veículo conduzido pelo mesmo condutor e a distância a percorrer for superior a 100 km;
- k) "Tempo diário de condução": total acumulado dos *tempos* 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 *tempos* de condução durante uma semana;
- m) "Massa máxima autorizada": massa máxima admissível do veículo carregado e 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 os períodos de condução efectuados entre dois períodos consecutivos de repouso *diário*, entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal ou entre um período de repouso semanal e um período de repouso diário, há pelo menos um segundo condutor no veículo para conduzir. A presença de outro ou outros condutores é facultativa durante a primeira e a última 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;

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

- q) "Período de condução": o *tempo* de condução acumulado a partir do momento em que o condutor começa a conduzir após um período de repouso ou uma pausa regulamentada, até gozar um período de repouso ou uma pausa regulamentada. O período de condução pode ser contínuo ou não;
- r) "Pausa regulamentada": uma pausa ininterrupta de pelo menos 15 minutos, que não pode ser inferior a 5 minutos por cada meia hora ou parte de meia hora do *tempo* de condução acumulado até ao momento em que tem início a pausa regulamentada.

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;
 - b) A redução seja para efeitos de formação profissional; e
 - c) 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 4.º, 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 n.º 3 do artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 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 pausas de pelo menos 15 minutos repartidos pelo período de condução ou gozados imediatamente após este período, de modo a dar cumprimento ao disposto no primeiro parágrafo e a assegurar que seja cumprida uma pausa total de 45 minutos durante ou imediatamente após cada período de condução de quatro horas e meia.

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 **12 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.

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 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. Em derrogação a esta disposição, nos transportes de passageiros o período de repouso semanal pode começar o mais tardar no fim de doze períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior. Nesse caso, o condutor deve gozar seguidamente dois períodos de repouso semanal regular e um período de repouso semanal reduzido. O total acumulado do tempo de condução durante os referidos doze períodos de 24 horas não poderá exceder as 90 horas.

8. Qualquer período de repouso gozado a título de compensação de um período de repouso semanal reduzido deve ser ligado a outro período de repouso de, pelo menos, 9 horas.

9. Os períodos de repouso *diário 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.

10. 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 8.º, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador 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.
2. Durante o período de repouso diário regular referido no n.º 1, o condutor deve dispor de uma cama ou beliche.

CAPÍTULO III

Responsabilidade da empresa

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*.
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 infracção cometida pelos condutores da empresa *em benefício da mesma*, ainda que essa infracção *seja* 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 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 infracção cometida.

4. As empresas de transportes, *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. *Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 9º da Directiva 2002/15/CE, as empresas de transportes são obrigadas a manter um registo dos períodos de condução e de trabalho dos condutores. Para este efeito, devem adoptar as medidas adequadas para tomarem conhecimento da duração total do tempo de trabalho, incluindo os casos em que o condutor esteja ao serviço de vários empregadores ou esteja colocado à disposição unicamente por um período determinado.*

6. a) As *empresas* de transportes que *utilizem* veículos dotados de aparelhos de controlo *conformes* com o Anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 e que *sejam abrangidas pelo presente regulamento devem*:

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. As *empresas* de transportes *devem*, se necessário, descarregar os dados relevantes com maior frequência, por forma a assegurar que todos os dados relativos às actividades realizadas por ou para *essas empresas* 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 determinado pela Comissão nos termos do n.º 2 do artigo 24.º.

CAPÍTULO IV

Excepções

Artigo 11º

Sem prejuízo da aplicação de convenções colectivas ou acordos celebrados entre parceiros sociais já em vigor, 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. 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 *cumprir* 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 *incumprimento*.

Artigo 13º

1. Na condição de não prejudicarem os objectivos *estabelecidos no artigo 1.º*, os Estados-Membros podem conceder excepções *aos artigos 5.º a 9.º 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, hortícolas, florestais, pecuárias ou de pesca para o transporte de mercadorias, como parte da sua própria actividade empresarial, num raio máximo de 100 Km a partir da base da empresa;
- c) Tractores agrícolas e florestais utilizados em actividades agrícolas e florestais num raio máximo de 100 Km a partir da base da empresa que detém o veículo em regime de propriedade, aluguer ou locação;
- d) ***Veículos utilizados*** por prestadores de serviços universais na acepção do n.º 13 do artigo 2º da Directiva 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 serviço ¹, para distribuir bens como parte do serviço universal ou que transportem material ou equipamento 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. ***Os Estados-Membros podem fazer depender estas excepções de condições específicas;***

¹ JO L 15 de 21.1.1998, p. 14. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

- e) Veículos que circulem exclusivamente em ilhas cuja superfície não exceda 2300 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 *para* 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** que possuam entre 10 e 17 lugares utilizados exclusivamente para o transporte não comercial de *passageiros*;
- i) **Veículos** especialmente equipados para projectos móveis, cujo objectivo principal seja a utilização para fins educativos quando estacionados;
- j) Veículos utilizados na recolha de leite nas quintas ou na devolução às quintas de contentores para leite ou lacticínios destinados à alimentação do gado;
- k) Veículos especiais utilizados no transporte de fundos e/ou valores;
- l) Veículos utilizados para transporte de desperdícios ou carcaças de animais não destinados ao consumo humano;

- m) Veículos utilizados exclusivamente nas redes viárias existentes no interior de instalações como, por exemplo, portos, interfaces e terminais ferroviários;
- n) *Veículos utilizados para o transporte de animais vivos das explorações agrícolas para os mercados locais e vice-versa, ou dos mercados para os matadouros locais.*

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

3. Contanto que os objectivos *estabelecidos* no n.º 1 não sejam prejudicados e 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 (*caso em que* apenas podem ser permitidas excepções relativas às pausas),
ou
- 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 1.º, os Estados-Membros podem, após autorização da Comissão, conceder *derrogações aos artigos 6.º a 9.º* 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 *notificar imediatamente* 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 3.º 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. *O número mínimo de controlos a efectuar nos Estados-Membros é fixado em, pelo menos, 2% da totalidade dos dias de trabalho efectivo a partir de 1 de Janeiro de 2007, 3% a partir de 1 de Janeiro de 2009 e 4% a partir de 1 de Janeiro de 2011. A última fase apenas entrará em vigor quando os dados estatísticos indicarem que, em média, mais de 90% de todos os veículos controlados estão equipados com um tacógrafo digital.***

2. 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 3 e 4* 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 *km*.

3. 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 2* deve ser portador de um extracto da escala de serviço e de uma cópia do horário de serviço.

4. A escala de serviço deve:

- a) Incluir todos os dados referidos no *n.º 3* 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 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 indicará em que medida se pode recorrer às exceções previstas nos artigos 3º e 13º. Se necessário, a Comissão apresentará uma proposta de revisão daqueles artigos.***
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.

¹ Decisão 93/173/CEE da Comissão, de 22 de Fevereiro de 1993, que estabelece o modelo de resumo-tipo previsto no artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 72 de 25.3.1993, p. 33).

Artigo 19º

1. Os Estados-Membros devem ***elaborar, sob proposta da Comissão, uma lista comum das violações*** do disposto no presente regulamento e no Regulamento (CEE) nº 3821/85, ***divididas por categorias em função da sua gravidade. Para essas violações, os vários Estados-Membros devem estabelecer sanções*** 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,

os Estados-Membros em questão podem, até 1 de Janeiro de 2009, *em vez de impor uma sanção*, 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 20º

1. *Os condutores devem* conservar qualquer comprovativo fornecido 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. *Os condutores devem* apresentar as provas a que se refere o n.º 1, se lhe forem solicitadas.
3. Se *efectuarem* trabalho de condução ou de outro tipo para mais de uma empresa de transportes, *os condutores devem* fornecer a cada uma delas elementos informativos suficientes para que possam cumprir o disposto no Capítulo II.

Artigo 21º

Das sanções impostas pelos Estados-Membros fará parte a imobilização temporária 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 podem também retirar, suspender ou restringir a licença de uma empresa de transportes, se a mesma estiver estabelecida nesse Estado-Membro, ou retirar, suspender ou restringir a carta de condução de um condutor. O comité referido no n.º 1 do artigo 24º elaborará orientações a fim de 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 *trocar* 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. Até ...*, a Comissão apresentará uma proposta contendo normas de interpretação e aplicação uniformes, destinadas às instâncias de controlo nacionais.***

* *Dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.*

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

Artigo 25º

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 26º

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 .../2005⁺ do Parlamento Europeu e do Conselho, de, [relativa 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

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 e no n.º 2 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º .../2005⁺, devendo 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 .../2005⁺, cumprir este requisito até 31 de Dezembro de 2007.

⁺ JO: número do presente regulamento.

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 .../2005⁺.

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 .../2005⁺.

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:

a) Ao n.º 1.º é aditado um *novo* parágrafo, com a seguinte redacção:

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

i) imprimir, no início do seu percurso, os dados relativos ao veículo que conduz e indicar nessa impressão:

a) os dados que permitem a sua identificação (nome, cartão de condutor ou número da carta de condução), incluindo a sua assinatura;

⁺ JO: número do presente regulamento.

- b) os períodos referidos nas alíneas b), c) e d) do segundo travessão do n.º 3.
 - ii) 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.";
- b) O segundo parágrafo do n.º 2.º 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:

- i) 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
- ii) 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 do 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.";

- c) As alíneas b) e c) do *segundo travessão* 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 # .
- 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.";

- d) É revogado o n.º 4;
- e) 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 .../2005⁺.

No entanto, após 1 de Janeiro de 2008, os períodos referidos nas alíneas 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 *em conformidade 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 .../2005⁺, 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 no ponto 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 .../2005⁺ 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 *dos* n.ºs 3 e 4 do artigo 16.º^o.

⁺ JO: número do presente regulamento.

Artigo 27º

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) ***Todos os veículos fabricados após 5 de Agosto de 2006*** deverão estar equipados com um aparelho de controlo conforme com as prescrições do Anexo I B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85. ***Após 5 de Agosto de 2007, os veículos colocados em circulação pela primeira vez deverão estar equipados com um aparelho de controlo conforme com as prescrições do Anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.***"

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 ...*** *.

* ***Dois meses após a data de entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de..., [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].***"

Artigo 28º

É revogado o Regulamento (CEE) n.º 3820/85.

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

Artigo 29º

O presente regulamento entra em vigor um ano após a data da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia, com excepção do *nº 6 do artigo 10º, dos nºs 3 e 4 do artigo 26º e do artigo 27º*, que *entram* em vigor no vigésimo dia seguinte à data de publicação.

O presente regulamento é aplicável a partir de ...*.

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

Feito em

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

* 3 meses após a data de publicação do presente regulamento.