

Regulamento (CE) nº 2135/98 do Conselho de 24 de Setembro de 1998 que altera o Regulamento (CEE) nº 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e a Directiva 88/599/CEE relativa à aplicação dos Regulamentos (CEE) nº 3820/85 e nº 3821/85

Jornal Oficial nº L 274 de 09/10/1998 p. 0001 - 0021

REGULAMENTO (CE) Nº 2135/98 DO CONSELHO de 24 de Setembro de 1998 que altera o Regulamento (CEE) nº 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e a Directiva 88/599/CEE relativa à aplicação dos Regulamentos (CEE) nº 3820/85 e nº 3821/85

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 1, alíneas c) e d), do seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (2),

Deliberando nos termos do artigo 189ºC do Tratado (3),

(1) Considerando que o Regulamento (CEE) nº 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (4), estabelece algumas disposições relativas à construção, instalação, utilização e ensaio dos equipamentos de registo no domínio dos transportes rodoviários;

(2) Considerando que a experiência demonstrou que as pressões económicas e da concorrência no sector dos transportes rodoviários levaram determinados condutores empregados pelas empresas de transportes ao não cumprimento de determinadas regras, designadamente as que dizem respeito aos períodos de condução e de repouso, definidas pelo Regulamento (CEE) nº 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (5);

(3) Considerando que as infracções e as fraudes caracterizadas constituem um risco para a segurança rodoviária e são inaceitáveis, por razões de concorrência, para o condutor que cumpre as regras;

(4) Considerando que o registo automático e o controlo regular, tanto pela empresa como pelas autoridades competentes, dos dados relativos ao desempenho e ao comportamento do condutor, bem como dos relativos à viagem de um veículo, tais como a velocidade e a distância percorrida, são susceptíveis de aumentar a segurança rodoviária;

(5) Considerando que a legislação social comunitária impõe um certo número de limitações aos tempos de condução e de repouso diários bem como aos tempos de condução e de repouso observados durante um período de duas semanas; que a observância desses requisitos é difícil de ser controlada eficazmente uma vez que, actualmente, os dados são registados em várias folhas de registo diárias, das quais as relativas à semana em curso e ao último dia da semana anterior são conservadas na cabina do veículo;

(6) Considerando, por conseguinte, que para pôr cobro aos abusos mais frequentes a que o presente sistema dá azo, é necessária a introdução de novos equipamentos de ponta, tal como um aparelho de controlo com uma unidade de armazenamento electrónico das informações pertinentes e um cartão individual de condutor, sendo estes equipamentos destinados a assegurar a disponibilidade, a clareza, a facilidade de leitura, a impressão e a fiabilidade dos dados registados e fornecer um registo incontestável da actividade, por um lado, do condutor durante os últimos dias e, por outro lado, do veículo, durante um período de vários meses;

(7) Considerando que a segurança global do sistema e dos seus componentes é um elemento essencial da eficácia dos aparelhos de controlo;

(8) Considerando que é preciso prever as disposições relativas às condições de emissão e de utilização dos cartões com memória previstos no anexo I B;

(9) Considerando que os dados relativos à actividade dos condutores deverão poder ser verificados pelos condutores, pelas empresas que os empregam e pelas autoridades competentes dos Estados-membros; que é todavia conveniente que o condutor e a empresa só possam ter acesso aos dados pertinentes ao exercício das suas actividades respectivas;

(10) Considerando que o aparelho de controlo previsto no presente regulamento deverá equipar os veículos colocados pela primeira vez em circulação depois que tenham sido publicadas no Jornal Oficial das Comunidades Europeias especificações técnicas, algumas delas definidas pela Comissão pelo procedimento de comité a que se refere o artigo 18º do Regulamento (CEE) nº 3821/85; que é necessário um período de transição a fim de assegurar que os novos aparelhos de controlo serão fabricados em conformidade com estas especificações técnicas e obtenham a homologação CE;

(11) Considerando que se deseja que os aparelhos de controlo conformes com o anexo I B ofereçam também a possibilidade de expansão, a baixo custo, das funções de gestão da frota;

(12) Considerando que, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, é necessária uma acção comunitária para alterar o Regulamento (CEE) nº 3821/85 de modo a garantir por um lado a compatibilidade entre os aparelhos de controlo conformes com o anexo I B e os cartões com memória e, por outro lado, a coerência dos dados fornecidos pelos aparelhos de controlo conformes com os anexos I e I B;

(13) Considerando que os progressos da técnica exigem uma rápida adaptação dos requisitos técnicos definidos nos anexos ao presente regulamento; que, para facilitar a implementação das medidas necessárias para esse fim, é necessário prever que as adaptações técnicas desses anexos sejam aprovadas pela Comissão, actuando nos termos do procedimento de comité em conformidade com a Decisão 87/373/CEE do Conselho, de 13 de Julho de 1987, que fixa as modalidades de exercício da competência de execução atribuída à Comissão (6);

(14) Considerando que a introdução de um novo aparelho de controlo implica a alteração de algumas disposições da Directiva 88/599/CEE (7) relativa à aplicação dos Regulamentos (CEE) nº 3820/85 e (CEE) nº 3821/85,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

O Regulamento (CEE) nº 3821/85 é alterado do seguinte modo:

1. No artigo 1º, as palavras «incluindo os anexos I e II» são substituídas por «incluindo os anexos I ou I B e II».

2. Nos artigos 4º, 5º, 6º, 7º, 8º e 11º, a referência às folhas de registo é sempre seguida dos termos «ou (do) cartão com memória».

3. No artigo 4º, antes do primeiro parágrafo, é inserido o seguinte parágrafo:

«Para efeitos do presente capítulo, entende-se por "aparelho de controlo" um aparelho de controlo ou os seus componentes.»

4. No artigo 5º, o primeiro parágrafo é substituído pelos seguintes parágrafos:

«Cada Estado-membro deverá conceder a homologação CE a um modelo de aparelho de controlo ou a um modelo de folha de registo ou cartão com memória desde que estes estejam em conformidade com o disposto nos anexos I ou I B e desde que esse Estado-membro esteja em condições de verificar a conformidade da produção com o modelo homologado.

A segurança do sistema deverá ser conforme com as prescrições técnicas previstas no anexo I B. A Comissão, actuando nos termos do artigo 18º, velará por que este anexo preveja que a homologação CE só possa ser conferida ao aparelho de controlo quando o conjunto do sistema (aparelho de controlo propriamente dito, cartão com memória e ligações eléctricas à caixa de velocidades) demonstrar a sua capacidade de resistência às tentativas de manipulação ou de alteração dos dados relativos aos períodos de condução. Os ensaios necessários para esse efeito serão efectuados por peritos a par das técnicas mais recentes em matéria de manipulação.»

5. No artigo 12º:

a) Ao nº 1 são aditados os seguintes parágrafos:

«A validade administrativa do cartão de oficina ou instalador aprovado não poderá ser superior a um ano.

Em caso de renovação, danificação, mau funcionamento, extravio, furto ou roubo do cartão emitido à oficina ou instalador aprovados, a autoridade fornecerá um cartão de substituição no prazo de cinco dias úteis após a recepção de um pedido circunstanciado nesse sentido.

Quando for emitido um novo cartão em substituição do antigo, o novo cartão ostentará o mesmo número de informação "oficina" mas o índice deve ser aumentado de uma unidade. A autoridade de emissão manterá um registo dos cartões extraviados, furtados ou roubados, ou defeituosos.

Os Estados-membros deverão tomar todas as providências necessárias para evitar qualquer risco de falsificação dos cartões distribuídos aos instaladores e oficinas aprovados.»;

b) O nº 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. O instalador ou oficina aprovado aporão uma marca especial nas selagens que efectuarem e, além disso, introduzirão os dados electrónicos de segurança que permitirão efectuar os controlos de autenticação dos aparelhos de controlo conformes com o anexo I B. As autoridades competentes de cada Estado-membro organizarão um registo das marcas e dos dados electrónicos de segurança utilizados, bem como dos cartões de oficina ou instalador aprovado emitidos.»;

c) O nº 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. As autoridades competentes dos Estados-membros transmitirão à Comissão a relação dos instaladores e oficinas aprovados bem como dos cartões a estes emitidos e comunicar-lhe-ão uma cópia das marcas e das informações necessárias relativas aos dados electrónicos de segurança utilizados.»;

d) No nº 4, os termos «no anexo I» são substituídos por «nos anexos I e I B»;

e) No nº 5, após os termos «nº 4», são inseridos os termos «ou no capítulo VI, alínea c), do anexo I B».

6. O artigo 13º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 13º

O empregador e os condutores velarão pelo bom funcionamento e por uma utilização correcta, por um lado, do aparelho de controlo e, por outro, do cartão de condutor, caso o condutor deva conduzir um veículo equipado com um aparelho de controlo conforme com o anexo I B.»

7. No artigo 14º:

a) O nº 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. O empregador distribuirá aos condutores dos veículos equipados com um aparelho de controlo conforme com o anexo I um número suficiente de folhas de registo, tendo em conta o carácter individual dessas folhas, a duração do serviço e a obrigação de substituir, eventualmente, as folhas danificadas ou as apreendidas por um agente encarregado do controlo. O empregador apenas entregará aos condutores folhas de modelo homologado, adequadas ao aparelho instalado no veículo.

Caso o veículo esteja equipado com um aparelho de controlo conforme com o anexo I B, o empregador e o condutor velarão por que, tendo em conta a duração do serviço, a impressão a pedido a que se refere o anexo I B possa ser correctamente efectuada em caso de controlo.»;

b) São aditados os seguintes números:

«3. O cartão de condutor, conforme definido no anexo I B, será emitido, a pedido do condutor, pela autoridade competente do Estado-membro em que este tenha a sua residência normal.

Cada Estado-membro poderá exigir que todos os condutores abrangidos pelo disposto no Regulamento (CEE) nº 3820/85 e que tenham a sua residência normal no seu território sejam detentores de um cartão de condutor.

a) Para efeitos do presente regulamento, por «residência normal» entende-se o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais ou, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, em consequência de vínculos pessoais indicadores da ligação entre ela própria e o local onde vive.

Todavia, no caso de uma pessoa cujos vínculos profissionais se situem num local diferente daquele em que tem os seus vínculos pessoais e que, por esse facto, é levada a residir alternadamente em diferentes locais situados em dois ou mais Estados-membros, considera-se que a residência normal se situa no local onde tem os seus vínculos pessoais, na condição de a referida pessoa aí regressar regularmente. Esta última condição não é exigida quando a pessoa em questão efectue uma estada num Estado-membro para cumprimento de uma missão de duração determinada.

b) Os condutores podem comprovar o local de residência normal por qualquer meio, designadamente através do bilhete de identidade ou de qualquer outro documento válido.

c) No caso de as autoridades competentes do Estado-membro que emite o cartão de condutor terem dúvidas quanto à validade da declaração de residência normal efectuada nos termos da alínea b), ou para efeitos de certos controlos específicos, podem exigir outros elementos de informação ou provas suplementares.

d) As autoridades competentes do Estado-membro de emissão devem certificar-se, tanto quanto possível, de que o requerente não é já titular de um cartão de condutor ainda válido.

4. a) A autoridade competente do Estado-membro deverá personalizar o cartão de condutor em conformidade com o disposto no anexo I B.

A validade administrativa do cartão de condutor não poderá ser superior a cinco anos.

O condutor apenas poderá ser titular de um único cartão de condutor válido, estando autorizado a utilizar apenas o seu cartão de condutor personalizado e não podendo utilizar um cartão defeituoso ou cuja validade tenha expirado.

Quando for emitido um novo cartão de condutor em substituição do antigo, o novo cartão ostentará o mesmo número de série do cartão de condutor mas o índice deve ser aumentado de uma unidade. A autoridade de emissão manterá um registo dos cartões emitidos, furtados ou roubados, extraviados ou defeituosos, durante um período, pelo menos, correspondente ao da validade.

Em caso de danificação, mau funcionamento, extravio, furto ou roubo do cartão de condutor, a autoridade fornecerá um cartão de substituição no prazo de cinco dias úteis após a recepção de um pedido circunstanciado nesse sentido.

Em caso de pedido de renovação de um cartão que tenha caducado, a autoridade fornecerá um novo cartão antes da data de caducidade, desde que o pedido lhe tenha sido dirigido nos prazos previstos no nº 1, segundo parágrafo, do artigo 15º

b) Os cartões de condutor apenas serão emitidos a requerentes abrangidos pelo disposto no Regulamento (CEE) nº 3820/85.

c) O cartão de condutor é pessoal, não podendo, durante o seu prazo de validade administrativa, ser objecto de apreensão ou suspensão seja por que motivo for, salvo se a autoridade competente de um Estado-membro verificar que foi falsificado ou que o condutor utiliza um cartão alheio ou obtido mediante declarações e/ou documentos falsos. Caso um cartão emitido por determinado Estado-membro seja apreendido ou suspenso por outro Estado-membro, este último deverá remetê-lo às autoridades do Estado-membro de emissão, indicando os motivos da sua restituição.

d) Os cartões de condutor emitidos pelos Estados-membros serão por estes mutuamente reconhecidos.

Sempre que um condutor titular de um cartão válido emitido por um Estado-membro fixe noutro Estado-membro a sua residência normal, poderá requerer a troca do seu cartão por outro cartão de condutor equivalente, competindo em tal caso ao Estado-membro que efectuar a troca verificar, quando necessário, se o cartão apresentado é efectivamente ainda válido.

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

e) Sempre que um Estado-membro substituir ou trocar um cartão de condutor, tal substituição ou troca, bem como qualquer substituição ou renovação ulteriores, deverão ser registadas nesse Estado-membro.

f) Os Estados-membros deverão tomar todas as providências necessárias para evitar qualquer risco de falsificação dos cartões de condutor.

5. Os Estados-membros devem assegurar que os dados necessários ao controlo da observância do Regulamento (CEE) nº 3820/85 e da Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (*), registados pelos aparelhos de controlo em conformidade com o anexo I B do presente regulamento, sejam mantidos em memória durante pelo menos 365 dias após a data do respectivo registo e possam ser disponibilizados em condições que garantam a segurança e o rigor dos dados.

Os Estados-membros deverão tomar todas as providências necessárias para garantir que as operações de revenda ou de desactivação dos aparelhos de controlo não possam prejudicar, nomeadamente, a aplicação do presente número.

(*) JO L 57 de 23.3.1992, p. 27.»

8. No artigo 15º:

a) No nº 1 e no nº 2, primeiro parágrafo, a referência às folhas de registo é sempre seguida dos termos «ou (do) cartão de condutor»;

b) No nº 1:

- é inserido o seguinte parágrafo, após o primeiro parágrafo:

«Sempre que pretendam renovar o seu cartão de condutor, os condutores devem dirigir o respectivo pedido às autoridades competentes do Estado-membro da sua residência normal, o mais tardar 15 dias úteis antes da data de caducidade do cartão.»;

- é aditado o seguinte parágrafo, após o terceiro parágrafo:

«Em caso de danificação, mau funcionamento, extravio, furto ou roubo do cartão de condutor, os condutores deverão pedir a sua substituição às autoridades competentes do Estado-membro em que têm a sua residência normal, no prazo de sete dias.»;

c) É inserido o seguinte número:

«5A. O condutor introduzirá no aparelho de controlo conforme com o anexo I B o símbolo do país em que inicia o seu dia de trabalho e o símbolo do país em que o termina. Todavia, qualquer Estado-membro poderá impor aos condutores dos veículos que efectuem transportes internos no seu território que ao símbolo do país acrescentem outras particularizações de carácter geográfico, desde que as tenha notificado à Comissão antes de 1 de Abril de 1998 e que não sejam em número superior a 20.

O registo dos dados acima referidos será efectuado pelo condutor de forma inteiramente manual, ou de forma automática caso o aparelho de controlo se encontre ligado a um sistema de posicionamento via satélite.»;

d) No primeiro parágrafo do nº 6, são aditados, no início da frase, após «aparelho», os termos «de controlo definido no anexo I.»;

e) O nº 7 passa a ter a seguinte redacção:

«7. Sempre que o condutor conduzir um veículo equipado com um aparelho de controlo conforme com o anexo I, deve poder apresentar, a pedido dos agentes de controlo:

- as folhas de registo da semana em curso e, em qualquer caso, a folha do último dia da semana precedente em que conduziu,

- o cartão de condutor, se dele for titular, e

- os documentos impressos pelo aparelho de controlo definido no anexo I B e relativos aos grupos de tempo indicados no segundo travessão, alíneas a), b), c) e d), do nº 3, no caso de ter conduzido um veículo equipado com o referido aparelho de controlo durante o período a que se refere o primeiro travessão do presente número.

Sempre que o condutor conduzir um veículo equipado com um aparelho de controlo conforme com o anexo I B, deve poder apresentar, a pedido dos agentes de controlo:

- o cartão de condutor de que é titular, e

- as folhas de registo correspondentes ao período referido no primeiro travessão do primeiro parágrafo, no caso de ter conduzido um veículo equipado com um aparelho de controlo conforme com o anexo I.

Um agente habilitado para o efeito pode verificar a observância do Regulamento (CEE) nº 3820/85 através da análise das folhas de registo, dos dados, visualizados ou impressos, registados pelo aparelho de controlo ou pelo cartão de condutor e, na falta destes meios, através da análise de qualquer outro

documento comprovativo que permita justificar a não observância de qualquer disposição como as previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 16.º»;

f) É aditado o seguinte número:

«8. É proibida a falsificação, supressão ou destruição dos dados que figuram nas folhas de registo, dos dados armazenados no aparelho de controlo ou no cartão de condutor, bem como dos documentos impressos pelo aparelho de controlo definido no anexo I B. São igualmente proibidas manipulações do aparelho de controlo, das folhas de registo ou do cartão de condutor que possam resultar na falsificação, supressão ou destruição de registos e/ou documentos. No veículo não pode existir qualquer dispositivo que possa ser utilizado para efectuar tais manipulações.»

9. O artigo 16.º:

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

«2. Durante o período de avaria ou de mau funcionamento do aparelho de controlo, os condutores devem anotar as indicações relativas aos diferentes grupos de tempos, na medida em que estes deixem de ser registados ou impressos correctamente pelo aparelho de controlo, na(s) folha(s) de registo ou numa folha ad hoc a juntar à folha de registo ou ao cartão de condutor, indicando os elementos que permitirão identificá-lo (nome e número da licença de condução ou nome e número do cartão de condutor), incluindo a sua assinatura.

Em caso de extravio, furto ou roubo, danificação ou mau funcionamento do cartão, o condutor, no final da viagem, deve imprimir as indicações respeitantes aos grupos de tempos registados pelo aparelho de controlo e transcrever nesse documento os elementos que permitirão identificá-lo (nome e número da licença de condução ou nome e número do cartão de condutor), bem como apor a sua assinatura.»;

b) É aditado o seguinte número:

«3. Se o cartão de condutor se danificar ou apresentar qualquer deficiência de funcionamento, o condutor deve devolvê-lo à autoridade competente do Estado-membro em que tenha a sua residência normal. O furto ou roubo do cartão de condutor deve ser comunicado formalmente às autoridades competentes do Estado em que o furto ou roubo ocorreu.

A perda do cartão de condutor deve ser comunicada formalmente às autoridades competentes do Estado de emissão e às do Estado-membro de residência normal, caso se trate de Estados distintos.

O condutor pode continuar a conduzir sem o cartão por um período máximo de 15 dias, ou por um período maior se tal for necessário para que o veículo regresse à base, desde que possa justificar a impossibilidade de apresentar ou utilizar o seu cartão durante esse período.

As autoridades do Estado-membro em que o condutor tem a sua residência normal, caso sejam distintas das que emitiram o cartão e lhes seja pedido que renovem, substituam ou troquem o cartão de condutor, informarão as autoridades que emitiram o antigo cartão das razões exactas dessa renovação, substituição ou troca.»

10. O artigo 17.º, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 17º

1. As alterações necessárias para adaptar os anexos do presente regulamento ao progresso técnico serão adoptadas nos termos do artigo 18º

2. As especificações técnicas respeitantes aos pontos a seguir indicados no anexo I B serão adoptadas com a maior brevidade e, se possível, antes de 1 de Julho de 1998, em conformidade com o mesmo procedimento:

a) Capítulo II:

- alínea d), ponto 17:

visualização e impressão das indicações de avaria do aparelho de controlo,

- alínea d), ponto 18:

visualização e impressão das indicações de avaria do cartão de condutor,

- alínea d), ponto 21:

visualização e impressão de relatórios de síntese;

b) Capítulo III:

- alínea a), ponto 6.3:

normas aplicáveis para protecção do equipamento electrónico instalado a bordo contra interferências eléctricas e cargas magnéticas,

- alínea a), ponto 6.5:

protecção (segurança) da totalidade do sistema,

- alínea c), ponto 1:

sinais avisadores de disfunção interna de aparelho de controlo,

- alínea c), ponto 5:

formato dos sinais avisadores,

- alínea f):

tolerâncias máximas;

c) Capítulo IV, parte A:

- ponto 4:

normas,

- ponto 5:

segurança, incluindo protecção dos dados,

- ponto 6:

temperaturas,

- ponto 8:

características eléctricas,

- ponto 9:

estrutura lógica do cartão de condutor,

- ponto 10:

funções e comandos,

- ponto 11:

ficheiros elementares,

e capítulo IV, parte B;

d) Capítulo V:

impressora e impressão normalizada.»

11. O artigo 18º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 18º

1. Sempre que for feita referência ao processo definido no presente artigo, a Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-membros e presidido pelo representante da Comissão.

2. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no artigo atrás referido. O presidente não participa na votação.

3. a) A Comissão adoptará as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.

b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Se, no termo de um prazo de três meses a contar da data em que o assunto foi submetido à apreciação do Conselho, este último ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.»

12. É aditado o anexo I B, constante do anexo ao presente regulamento.

Artigo 2º

1. a) Os veículos colocados em circulação pela primeira vez depois de decorridos 24 meses sobre a data de publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias do diploma a adoptar por força do disposto no nº 2 do artigo 17º do Regulamento (CEE) nº 3821/85, com a última redacção que lhe é dada pelo presente regulamento, deverão estar equipados com um aparelho de controlo conforme com as prescrições do anexo I B do Regulamento (CEE) nº 3821/85.

b) A partir da data de entrada em vigor do disposto na alínea a), todos os veículos afectos ao transporte de pessoas que tenham mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e um peso máximo superior a 10 toneladas, bem como os veículos afectos ao transporte de mercadorias cujo peso máximo seja superior a 12 toneladas, registados pela primeira vez a partir de 1 de Janeiro de 1996, ficarão sujeitos, na medida em que sejam na íntegra transmitidos electricamente para o respectivo aparelho de controlo, ao disposto no anexo I B do Regulamento (CEE) nº 3821/85, quando esse aparelho tiver que ser substituído.

2. Os Estados-membros deverão tomar as providências necessárias para poderem emitir cartões de condutor o mais tardar decorridos 21 meses sobre a data de publicação do diploma referido na alínea a) do nº 1.

3. Caso, decorridos 12 meses sobre a data de publicação do diploma referido no nº 1, não tenha sido concedida qualquer homologação CE para um aparelho de controlo conforme com as prescrições fixadas no anexo I B do Regulamento (CEE) nº 3821/85 a Comissão apresentará ao Conselho uma proposta de prorrogação dos prazos previstos nos nºs 1 e 2.

4. Todos os condutores que antes da data prevista no nº 2 já se encontrem a conduzir veículos equipados com aparelhos de controlo conformes com as prescrições do anexo I B do Regulamento (CEE) nº 3821/85 mas a quem as autoridades competentes ainda não tenham podido entregar o cartão de condutor deverão, no final de cada dia de trabalho, imprimir um documento com todas as indicações relativas aos grupos de tempos registados pelo seu aparelho de controlo, indicar nesse documento todos os elementos necessários à sua identificação (nome e número da licença de condução) e assiná-lo.

Artigo 3º

A Directiva 88/599/CEE é alterada do seguinte modo:

1. No artigo 3º, o nº 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. Os controlos na estrada incidirão sobre os seguintes elementos:

- os períodos de condução diária, pausas e períodos de descanso diários; em caso de claros indícios de irregularidades, incidirão igualmente sobre as folhas de registo dos dias anteriores, as quais, nos termos do nº 7 do artigo 15º do Regulamento (CEE) nº 3821/85, com a redacção que lhe é dada pelo Regulamento (CE) nº 2135/98 (*), se deverão encontrar a bordo, e/ou sobre os dados relativos ao mesmo período memorizados no cartão de condutor e/ou no aparelho de controlo conforme com o anexo I B,

- se for caso disso, e relativamente ao período visado no nº 7 do artigo 15º do Regulamento (CEE) nº 3821/85, os eventuais excessos de velocidade em relação à velocidade autorizada do veículo, definidos, para os veículos da categoria N3, como períodos de um ou mais minutos durante os quais o veículo circula a mais de 90 km/h e, para os veículos da categoria M3, como períodos de um ou mais minutos durante os quais o veículo circula a mais de 105 km/h, entendendo-se como categorias N3 e M3 as definidas no anexo I da Directiva 701/56/CEE (**),

- se for caso disso, as velocidades instantâneas do veículo registadas pelo aparelho de controlo durante as últimas 24 horas, no máximo, de utilização do veículo,

- os últimos períodos de descanso semanal, quando se justifique,

- o funcionamento correcto do aparelho de controlo (detecção de qualquer eventual manipulação do aparelho e/ou do cartão de condutor e/ou das folhas de registo) ou, se tal for o caso, a presença dos documentos referidos no nº 5 do artigo 14º do Regulamento (CEE) nº 3820/85.

(*) Regulamento (CE) nº 2135/98 do Conselho, de 24 de Setembro de 1998, que altera o Regulamento (CEE) nº 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e a Directiva 88/599/CEE relativa à aplicação dos Regulamentos (CEE) nº 3820/85 e (CEE) nº 3821/85 (JO L 274 de 9.10.1998, p. 1.).

(**) Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques (JO L 42 de 23.2.1970, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/27/CE (JO L 233 de 25.8.1997, p. 1).»

2. No artigo 4º, o nº 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Para efeitos do presente artigo, os controlos efectuados pelas autoridades competentes nas suas próprias instalações com base em documentos e/ou dados relevantes apresentados pelas empresas a pedido dessas autoridades terão valor idêntico ao dos controlos efectuados nas instalações das empresas.»

Artigo 4º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

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

Feito em Bruxelas, em 24 de Setembro de 1998.

Pelo Conselho

O Presidente

J. FARNLEITNER

(1) JO C 243 de 31.8.1994, p. 8 e JO C 370 de 31.12.1985, p. 1.

(2) JO C 110 de 21.4.1995, p. 19.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 13 de Julho de 1995 (JO C 249 de 25.9.1995, p. 128), posição comum do Conselho de 11 de Dezembro de 1997 (JO C 43 de 9.2.1998, p. 6) e decisão do Parlamento Europeu de 31 de Março de 1998 (JO C 138 de 4.5.1998, p. 26).

(4) JO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 1056/97 da Comissão (JO L 154 de 12.6.1997, p. 21).

(5) JO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

(6) JO L 197 de 18.7.1987, p. 33.

(7) JO L 325 de 29.11.1988, p. 55.

ANEXO

«ANEXO I B

REQUISITOS DE CONSTRUÇÃO, ENSAIO, INSTALAÇÃO E CONTROLO

I. DEFINIÇÕES

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

a) Aparelho de controlo:

o equipamento completo destinado a ser instalado a bordo dos veículos rodoviários para indicação, registo e armazenamento automáticos ou semi-automáticos dos dados sobre a marcha desses veículos, assim como sobre certos períodos de trabalho dos condutores. O equipamento em questão inclui cabos, sensores, um dispositivo electrónico de registo dos dados relativos ao condutor, um (dois) leitor(es) de cartões para introdução de um (dois) cartão(ões) de condutor (com memória), uma impressora, integrada ou independente, instrumentos indicadores, meios para descarregar a memória de dados, meios para visualizar ou imprimir informações a pedido e um dispositivo para a introdução da informação relativa aos locais de início e fim do dia de trabalho;

b) Memória de dados:

sistema de armazenamento electrónico, integrado no aparelho de controlo, capaz de memorizar no mínimo 365 dias a partir do referido equipamento. A memória deve ser protegida de modo a impedir o acesso e a manipulação não autorizados dos dados e a detectar qualquer tentativa nesse sentido;

c) Cartão de condutor (com memória):

dispositivo amovível de descarregamento e armazenamento de informações atribuído a cada condutor pelas autoridades dos Estados-membros tendo em vista a identificação do condutor e o registo de dados essenciais. O formato e as especificações técnicas do cartão de condutor (com memória) devem satisfazer os requisitos fixados no capítulo IV do presente anexo;

d) Constante do aparelho de controlo:

característica numérica que dá o valor do sinal de entrada necessário para obter a indicação e o registo de uma distância percorrida de um quilómetro; esta constante deve ser expressa quer em rotações por quilómetro ($k = \dots r/km$), quer em impulsos por quilómetro ($k = \dots imp/km$);

e) Coeficiente característico do veículo:

característica numérica que dá o valor do sinal de saída emitido pela peça do veículo que faz a ligação deste ao aparelho de controlo (eixo ou veio de saída da caixa de velocidades em certos casos, roda do veículo, noutros), quando o veículo percorre a distância de um quilómetro medida nas condições normais de ensaio [ver alínea e) do capítulo VII]. O coeficiente característico é expresso quer em rotações por quilómetro ($w = \dots r/km$), quer em impulsos por quilómetro ($w = \dots imp/km$);

f) Perímetro efectivo dos pneumáticos das rodas:

média das distâncias percorridas por cada uma das rodas que fazem mover o veículo (rodas motoras) numa rotação completa. A medição dessas distâncias deve ser feita nas condições normais de ensaio [ver alínea e) do capítulo VII] e é expressa sob a forma: " $l = \dots mm$ "; caso necessário, a medição das distâncias pode ser feita a partir de um cálculo teórico que tenha em conta a repartição do peso máximo autorizado sobre os eixos;

g) Cartão do centro de ensaio (com memória):

dispositivo amovível de descarregamento e armazenamento de dados, a introduzir no leitor de cartões do aparelho de controlo e atribuído pelas autoridades dos Estados-membros aos organismos por si credenciados. Este cartão com memória identifica o organismo e permite a realização dos ensaios, a calibração e a programação do aparelho de controlo;

h) Cartão de controlo (com memória):

dispositivo amovível de descarregamento e armazenamento de dados, a introduzir no leitor de cartões de condutor do aparelho de controlo e atribuído pelas autoridades dos Estados-membros às autoridades competentes, para poderem ter acesso aos dados armazenados na memória de dados ou nos cartões de condutor para fins de leitura, impressão e/ou descarregamento;

i) Cartão de empresa (com memória):

dispositivo amovível de descarregamento e armazenamento de dados atribuído pelas autoridades dos Estados-membros ao proprietário de veículos equipados com o aparelho de controlo.

O cartão de empresa com memória permite visualizar, descarregar e imprimir os dados armazenados no aparelho ou aparelhos de controlo instalados no veículo ou veículos pertencentes à empresa;

j) Dia:

um dia, desde as 0 horas às 24 horas. Todos os dias se reportam à hora UTC (hora universal coordenada);

k) Descarregamento:

cópia de uma parte ou de um conjunto completo de dados armazenados na memória de dados do veículo ou na memória do cartão de condutor.

O descarregamento não pode alterar nem suprimir nenhum dado armazenado.

Os dados descarregados são protegidos por forma a tornar detectáveis as tentativas de manipulação dos mesmos; a origem dos dados descarregados deve ser autenticável.

Os dados descarregados serão conservados num formato que possa ser utilizado por qualquer pessoa autorizada;

l) Identificação do veículo:

número ou números que permitem identificar o veículo com base no seu número de identificação "VIN" e/ou no seu número de matrícula "VRN".

II. CARACTERÍSTICAS GERAIS E FUNÇÕES DO APARELHO DE CONTROLO

O equipamento de controlo deve poder registar, armazenar, visualizar e imprimir os seguintes elementos:

a) Registo e armazenamento na memória de dados

1. Distância percorrida pelo veículo, com uma precisão de 1 km;

2. Velocidade do veículo:

2.1. Velocidade instantânea do veículo, com uma frequência de medição de 1 s durante as últimas 24 horas de utilização do veículo;

2.2. Excesso de velocidade em relação à velocidade autorizada do veículo, definido como qualquer período com mais de 1 minuto durante o qual a velocidade do veículo seja superior a 90 km/h para os veículos N3, ou a 105 km/h para os veículos M3 (com indicação da hora, data, velocidade máxima e velocidade média durante esse período);

3. Períodos de condução (horas e datas), com uma precisão de 1 minuto;

4. Outros períodos de trabalho ou de disponibilidade (horas e datas), com uma precisão de 1 minuto;

5. Interrupções do trabalho e períodos de repouso diários (horas e datas), com uma precisão de 1 minuto;

6. Nos aparelhos de controlo electrónicos que funcionam por sinais transmitidos electricamente pelo sensor de distâncias e de velocidades, qualquer interrupção que exceda 100 milissegundos na alimentação eléctrica do aparelho (excepto na iluminação) ou na alimentação eléctrica do sensor de distâncias e de velocidades, e qualquer interrupção do sinal do sensor de distâncias e de velocidades, com indicação da data, hora, duração e número de série do cartão de condutor;

7. Número de série do cartão de condutor, com indicação das datas e horas de introdução e remoção do cartão;

8. De cada cartão de condutor, que é introduzido pela primeira vez depois de ter sido utilizado noutro aparelho de controlo:

- tempo de condução desde a última interrupção ou período de repouso,
- tempo total de condução do dia após o último período de repouso de pelo menos 8 horas,
- tempos de condução por dia de trabalho entre dois períodos de repouso de pelo menos 8 horas no que diz respeito aos 27 dias anteriores, com datas, horas e duração,
- total dos tempos de condução da semana em curso e da semana anterior e total dos tempos de condução das duas semanas anteriores completas,
- períodos de repouso de pelo menos 8 horas observadas no dia em curso e nos 27 dias anteriores, com indicação das datas, horas e duração,
- identificação (VRN) dos veículos conduzidos;

9. Data, hora e duração da condução sem cartão de condutor ou com um cartão avariado;

10. Dados sobre os locais de início e fim do dia de trabalho registados;

11. Avarias automaticamente identificadas do aparelho de controlo, com indicação da data, hora e número de série do cartão de condutor;

12. Avarias do cartão de condutor, com indicação da data, hora e número de série do cartão de condutor;

13. Número do cartão com memória do instalador ou oficina aprovados, com indicação da data, pelo menos, da última inspeção de instalação e/ou da última inspeção periódica do aparelho de controlo, de acordo com as alíneas c) e d) do capítulo VII;

14. Número do cartão de controlo, com indicação da data da introdução do cartão e do tipo de controlo (visualização, impressão, descarregamento). Em caso de descarregamento, o período descarregado deve ser registado;

15. Ajuste da hora, com indicação da data, hora e número de série do cartão de condutor;

16. Regime da condução (condução individual ou em equipa - primeiro condutor/segundo condutor);

b) Armazenamento no cartão de condutor

1. Os dados essenciais dos períodos enumerados nos pontos 3, 4 e 5 da alínea a) do presente capítulo, relativos a um período que inclua pelo menos os últimos 28 dias, combinados com a indicação da identificação "VRN" do veículo conduzido e com os dados referidos nos pontos 10, 14 e 16 da alínea a);

2. As interrupções e avarias referidas nos pontos 6, 11 e 15 da alínea a), com indicação da identificação "VRN" do veículo conduzido;

2.1. Data e hora de introdução e remoção do cartão de condutor e distância percorrida durante o período correspondente;

2.2. Data e hora de introdução e remoção do cartão do segundo condutor, com o número de série do cartão;

3. O registo e armazenamento na memória de dados do cartão de condutor deve ser feito de modo a que não seja possível falsificar os dados;

c) Registo e armazenamento no caso de dois condutores

No que diz respeito aos veículos utilizados por dois condutores, o tempo de condução referido no ponto 3 da alínea a) deve ser registado e armazenado no cartão do condutor que estiver a conduzir o veículo. O aparelho deve registar e armazenar na memória de dados e nos dois cartões de condutor simultânea mas distintamente as informações referidas nos pontos 4 e 5 da alínea a);

d) Dados a visualizar ou a imprimir a pedido de um utilizador autorizado

1. Número de série do cartão de condutor e data de validade do cartão;

2. Nome próprio e apelido do condutor titular do cartão;

3. Tempo de condução desde a última interrupção ou período de repouso;

4. Tempo total de condução do dia após o último período de repouso de pelo menos oito horas;

5. Tempos de condução por dia entre dois períodos de repouso de pelo menos oito horas no que diz respeito aos 27 dias anteriores em que o condutor conduziu, com datas, horas e duração;

6. Total dos tempos de condução da semana em curso e da semana anterior e total dos tempos das duas semanas anteriores completas;

7. Restantes tempos de trabalho e disponibilidade;

8. Períodos de repouso de pelo menos oito horas observados no dia em curso e nos 27 dias anteriores, com indicação das datas, horas e duração;

9. Identificação "VRN" dos veículos conduzidos pelo condutor pelo menos nos últimos 28 dias, com indicação da distância percorrida por veículo e por dia, da hora da primeira introdução e da última remoção do cartão de condutor e da hora em que se verificou a mudança de veículo;

10. Ajustamento da hora, com indicação da data, hora e número de série do cartão de condutor;

11. Interrupções da alimentação eléctrica do aparelho de controlo, conforme definidas no ponto 6 da alínea a), com indicação da data, hora, duração e número de série do cartão de condutor;

12. Interrupção da ligação entre o sensor e o veículo, conforme definida no ponto 6 da alínea a), com indicação da data, hora, duração e número do cartão de condutor;

13. Identificação "VIN" e/ou "VRN" do veículo conduzido;
14. Tempos de condução sem o cartão de condutor, conforme definidos no ponto 9 da alínea a), verificados nos últimos 28 dias;
15. Informações pormenorizadas armazenadas relativas ao condutor, tal como definidas na alínea c);
16. Dados relativos aos locais de início e fim do dia de trabalho registados;
17. Avarias automaticamente identificadas do aparelho de controlo, com indicação da data, hora e número de série do cartão de condutor;
18. Avarias do cartão do condutor, com indicação da data, hora e número de série do cartão de condutor;
19. Número do cartão de controlo, com indicação da data da introdução do cartão e tipo de controlo (visualização, impressão, descarregamento). Em caso de descarregamento, o período descarregado deve ficar registado;
20. Excessos de velocidade, tal como definidos no ponto 2.2 da alínea a), com indicação da data, hora e número de série do cartão de condutor, referentes à semana em curso e sempre com o último dia da semana anterior;
21. Relatórios de síntese que permitam nomeadamente fiscalizar o cumprimento dos Regulamentos (CEE) nº 3820/85 e (CEE) nº 3821/85 e da Directiva 88/599/CEE.

III. REQUISITOS DE CONSTRUÇÃO E DE FUNCIONAMENTO DO APARELHO DE CONTROLO

a) Generalidades

1.1. A eventual inclusão ou ligação ao aparelho de controlo de outros dispositivos, aprovados ou não, não deve comprometer ou poder comprometer o bom funcionamento do aparelho de controlo. Este deve ser apresentado para homologação munido dos dispositivos nele introduzidos.

1.2. O aparelho de controlo deve poder funcionar correctamente em todas as condições climáticas que habitualmente se verificam no território da Comunidade.

2. Materiais

2.1. Todos os componentes do aparelho de controlo devem ser feitos de materiais com estabilidade e resistência mecânica suficientes e com características eléctricas e magnéticas estáveis.

2.2. Qualquer modificação de um elemento do aparelho de controlo ou da natureza dos materiais utilizados no seu fabrico deve ser aprovada, antes da utilização, pela autoridade que tiver homologado o aparelho.

3. Medição da distância percorrida

As distâncias percorridas podem ser medidas e registadas de modo a incluir:

- quer os movimentos tanto para a frente como para trás,

- quer os movimentos apenas para a frente.

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

4. Medição da velocidade

4.1. A gama de medição da velocidade deverá ser indicada no certificado de homologação do modelo.

4.2. A frequência própria e o amortecimento do dispositivo de medição devem ser tais que os instrumentos de indicação e de registo da velocidade possam, dentro da gama de medição, acompanhar variações de aceleração até 2 m/s² dentro dos limites de tolerância admitidos.

5. Medição do tempo (relógio)

A indicação da hora é digital. A actualização será realizada, se necessário, na oficina autorizada. A hora do relógio interno é a hora universal coordenada (UTC). O condutor pode alterar a diferença horária da hora indicada no mostrador.

5.1. A medição do tempo é efectuada automaticamente no aparelho de controlo.

5.2. O ajuste da hora na memória apenas pode ser efectuado quando estiver introduzido o cartão de uma oficina autorizada.

6. Iluminação e protecção

6.1. Os instrumentos indicadores do aparelho devem estar dotados de uma iluminação adequada, não ofuscante.

6.2. Para assegurar condições normais de utilização, todas as partes internas do aparelho devem estar protegidas da humidade e do pó. Devem, além disso, estar protegidas de qualquer violação por meio de invólucros que possam ser selados.

6.3. O aparelho deve estar protegido contra interferências eléctricas e campos magnéticos de acordo com as normas para componentes electrónicos instalados a bordo de veículos.

6.4. Os cabos que ligam o aparelho de controlo ao transmissor devem estar protegidos por controlo electrónico, por exemplo por uma cifragem do sinal, capaz de detectar a presença nessa parte do sistema de qualquer dispositivo não necessário ao correcto funcionamento do aparelho e capaz de impedir o seu funcionamento exacto através de qualquer curto-circuito, interrupção ou modificação dos dados electrónicos provenientes dos sensores de distâncias e de velocidades, ou através da duplicação de dispositivos homologados, quando estes dispositivos forem ligados e postos em funcionamento.

6.5. O sistema, na sua totalidade, incluindo as ligações ao sensor de distâncias e de velocidades, deve estar protegido contra qualquer manipulação.

6.6. O aparelho de controlo deve poder autodetectar eventuais avarias;

b) Instrumentos indicadores

As indicações devem ser visíveis do exterior do aparelho de controlo e permitir uma leitura nítida, fácil e inequívoca, mesmo no caso de dois condutores.

Deve existir um mostrador que permita ler, a pedido, as informações enumeradas na alínea d) do capítulo II. O pedido pode ser feito selectiva ou sequencialmente;

c) Sinais de aviso

1. Um aviso ao condutor durante pelo menos 30 segundos se o veículo estiver a ser conduzido:

- sem o cartão de condutor estar introduzido,
- com um cartão avariado,
- com o cartão de condutor na ranhura errada,
- quando o aparelho de controlo detectou uma ou mais disfunções internas, designadamente as referidas na alínea d), pontos 17 e 18, do capítulo II,
- em excesso de velocidade, tal como definido na alínea a), ponto 2.2, do capítulo II.

2. Um aviso ao condutor antes de exceder 4 horas e 30 minutos de tempo de condução por período de condução de nove horas de tempo de condução diária, 15 minutos antes de o limite ser excedido e no momento em que for excedido.

3. Um aviso ao condutor 15 minutos antes de deixar de observar o período de descanso diário de oito horas nas últimas 24 horas e no momento em que se verificar essa inobservância.

4. Podem prever-se outros avisos a pedido do proprietário do veículo.

5. Formato dos sinais avisadores

Os sinais avisadores poderão ser acústicos, visuais ou mistos e devem ser claramente reconhecíveis pelo utilizador;

d) Memória

1. O armazenamento dos períodos de tempo enumerados na alínea a), pontos 3, 4 e 5, do capítulo II tem de ser efectuado sempre que haja uma mudança de actividade ou de regime.

2. O tempo de condução é sempre armazenado automaticamente quando o veículo estiver em movimento.

3. Os outros períodos de tempo indicados no nº 3, alíneas b), c) e d) do segundo travessão, do artigo 15º do regulamento têm de ser sempre armazenados em separado, eventualmente mediante o accionamento de um selector de actividades;

e) Inscrições

1. No mostrador do aparelho de controlo devem figurar as seguintes inscrições:

- próximo do número indicado pelo contador de distâncias percorridas, a unidade de medida utilizada representada pelo símbolo "km",
- próximo do número que indica a velocidade, a indicação "km/h".

2. A chapa de características deve ser visível no aparelho de controlo e deve conter as seguintes indicações:

- nome e endereço do fabricante do aparelho de controlo,
- número de fabrico e ano de construção do aparelho,
- marca de homologação do modelo do aparelho de controlo,
- constante do aparelho de controlo sob a forma " $k = \dots r/\text{km}$ " ou " $k = \dots \text{imp}/\text{km}$ ",
- eventualmente, a gama de medida da velocidade, sob a forma indicada no ponto 1,

Estas informações podem também ser indicadas, a pedido, pelo aparelho de controlo;

f) Tolerâncias máximas (instrumentos indicadores e de registo)

1. As tolerâncias máximas referem-se às distâncias percorridas, às velocidades e aos tempos e devem ser medidas no banco de ensaios, antes da instalação a bordo, bem como no momento da instalação, em conformidade com os requisitos estabelecidos no capítulo VII, por ocasião das inspecções periódicas e durante a utilização.

2. As tolerâncias máximas indicadas no ponto anterior são válidas para as temperaturas mínimas e máximas registadas nas condições climáticas que habitualmente se verificam no território da Comunidade.

IV. CARTÕES COM MEMÓRIA

A. CARTÃO DE CONDUTOR (COM MEMÓRIA)

1. Introdução/remoção

O aparelho de controlo deve ser construído de forma a que o cartão de condutor (com memória) fique bloqueado na posição certa ao ser correctamente introduzido no leitor de cartões e que os dados relevantes do cartão de condutor sejam automaticamente armazenados na memória de dados do aparelho de controlo. A remoção do cartão de condutor apenas pode ocorrer quando o veículo estiver estacionado e depois de nele terem sido armazenados os dados relevantes.

2. Capacidade de memória do cartão de condutor

O cartão de condutor deve ter capacidade suficiente para armazenar, durante pelo menos 28 dias, os dados enumerados na alínea c) do capítulo II relativos ao condutor a que pertence. No caso de o cartão estar cheio, os novos dados devem substituir os mais antigos.

3. Dados que devem constar do cartão

A página 1 deve conter:

a) A menção "Cartão de condutor" impressa em letras grandes na língua ou línguas do Estado-membro que emitiu o cartão;

A menção "Cartão de condutor" nas restantes línguas oficiais da Comunidade, impressa de modo a formar o fundo da carta de condução:

es: TARJETA DEL CONDUCTOR

da: FØRERKORT

de: FAHRERKARTE

el: ÊÁÑÔÁ ĩÄÕÃĩÕ

en: DRIVER CARD

fr: CARTE DE CONDUCTEUR

ga: CÁRTA TIOMÁNAÍ

it: CARTA DEL CONDUCENTE

nl: BESTUURDESKAART

pt: CARTÃO DE CONDUTOR

fi: KULJETTAJAKORTTI

sv: FÖRARKORT;

b) O nome do Estado-membro que emitiu o cartão (facultativo);

c) A sigla do Estado-membro que emitiu o cartão, impressa em negativo num rectângulo azul e rodeada de 12 estrelas amarelas; são as seguintes as siglas a utilizar:

B Bélgica

DK Dinamarca

D Alemanha

EL Grécia

E Espanha

F França

IRL Irlanda

I Itália

L Luxemburgo

NL Países Baixos

A Áustria

P Portugal

FIN Finlândia

S Suécia

UK Reino Unido;

d) As informações específicas do cartão emitido, com a seguinte numeração:

1. Apelido do titular;

2. Nome próprio do titular;

3. Local e data de nascimento;

4. a) Data de emissão do cartão;

b) Data de fim de validade do cartão;

c) Nome da autoridade emissora (pode ser impresso na página 2);

d) Um número diferente do da rubrica 5, para fins administrativos (facultativo);

5. a) Número da carta de condução, incluindo o número de uma eventual segunda via;

b) Número de série do cartão de condutor, incluindo o número de índice das segundas vias;

6. Fotografia do titular;

7. Assinatura do titular;

8. Local de residência normal ou endereço postal do titular (facultativo).

Os dados enumerados nas rubricas 1, 2, 3, 4.b), 5.a) e 5.b) devem ser também armazenados na memória de dados do cartão de condutor.

A página 2 deve conter:

a) Uma explicação das rubricas numeradas constantes das páginas 1 e 2 do cartão;

b) Se for caso disso, e com o consentimento expresso, por escrito, do titular, informações não relacionadas com a gestão do cartão de condutor; a inclusão desses dados não deve porém afectar de modo algum a utilização do modelo como cartão de condutor.

>REFERÊNCIA A UM GRÁFICO>

4. Normas

O cartão de condutor e o aparelho de controlo devem respeitar as seguintes normas:

- ISO 7810,
- ISO 7816-1,
- ISO 7816-2,
- ISO 7816-3,
- ISO 7816-4 (projecto),
- ISO 10373 (projecto),
- especificações funcionais de pormenor definidas no âmbito dos sistemas de cartões de identificação para aplicação nos transportes de superfície.

5. Segurança, incluindo protecção dos dados

Os diferentes elementos constitutivos do cartão de condutor têm por objectivo excluir a possibilidade de qualquer falsificação ou manipulação e permitir a detecção de toda e qualquer tentativa deste género.

6. Gama de temperaturas

O cartão de condutor deve poder funcionar correctamente em todas as condições climáticas que habitualmente se verificam no território da Comunidade.

7. Duração do cartão

O cartão deve poder funcionar correctamente durante um período de cinco anos, se for utilizado de acordo com as especificações eléctricas e ambientais.

8. Características eléctricas

As características eléctricas do cartão devem corresponder às especificações aplicáveis aos sistemas electrónicos instalados a bordo.

9. Estrutura lógica do cartão de condutor

A estrutura lógica do cartão deve ser definida de modo a garantir o seu bom funcionamento e compatibilidade com qualquer aparelho de controlo conforme com o presente anexo.

10. Funções e comandos

As funções e comandos do cartão devem abranger todas as funções referidas na alínea c) do capítulo I e na alínea b) do capítulo II.

11. Ficheiros elementares

Os ficheiros elementares encontram-se especificados no âmbito das normas referidas no ponto 4.

12. Disposições especiais

Depois de consultar a Comissão, os Estados-membros poderão acrescentar cores ou inscrições, tais como símbolos nacionais e elementos de segurança, sem prejuízo das restantes disposições do presente anexo.

B. CARTÃO (COM MEMÓRIA) DO CENTRO DE ENSAIOS, CARTÃO (COM MEMÓRIA) DE CONTROLO E CARTÃO (COM MEMÓRIA) DA EMPRESA

Os cartões (com memória) do centro de ensaios, de controlo e da empresa serão especificados de forma a funcionarem correctamente no âmbito das aplicações previstas, respectivamente, nas alíneas g), h) e i) do capítulo I e de modo a serem compatíveis com qualquer aparelho de controlo conforme com o presente anexo. A estrutura dos cartões será concebida de modo a só dar acesso ao utilizador autorizado, estritamente dentro do âmbito das funções que cada cartão se destina a desempenhar.

V. IMPRESSORA E IMPRESSÕES NORMALIZADAS

1. As impressoras serão concebidas de modo a produzir os documentos impressos referidos na alínea d) do capítulo II com o nível de definição adequado para evitar qualquer ambiguidade na leitura. Os documentos impressos devem manter-se claramente legíveis e identificáveis, em condições normais de conservação, durante pelo menos um ano.

Os referidos documentos devem conservar as suas dimensões e registos em condições normais de humidade e temperatura.

Deve, além disso, ser possível apor nesses documentos inscrições manuais suplementares, como por exemplo a assinatura do condutor.

2. A capacidade mínima dos documentos impressos, qualquer que seja o seu formato, deve permitir a impressão das informações referidas na alínea d) do capítulo II.

Se vários documentos impressos tiverem de ser unidos entre si a fim de aumentar a sua capacidade de impressão, as ligações entre os vários documentos devem ser efectuadas de modo a que os dados impressos nos pontos de união não apresentem interrupções susceptíveis de prejudicar a sua interpretação.

VI. INSTALAÇÃO DO APARELHO DE CONTROLO

a) Instalação

1. O aparelho de controlo deve ser protegido contra qualquer dano fortuito.

2. A constante do aparelho de controlo deve poder ser adaptada, pelos agentes autorizados, ao coeficiente característico do veículo por meio de um dispositivo adequado, denominado "adaptador".

Os veículos com duas ou mais relações de transmissão devem estar munidos de um dispositivo de comutação que permita o alinhamento automático das várias relações com a relação para a qual tiver sido feita a adaptação do aparelho ao veículo;

b) Chapa de instalação

Após verificação aquando da primeira instalação, será aposta no equipamento, dentro dele ou ao seu lado, uma chapa de instalação claramente visível. Após cada inspecção, efectuada por um instalador ou oficina aprovados, que exija uma verificação da calibração da instalação, deve ser aposta uma nova chapa em substituição da anterior.

A chapa deve conter pelo menos as seguintes indicações:

- nome e endereço ou firma do instalador ou da oficina aprovada,
- coeficiente característico do veículo, sob a forma " $w = \dots r/km$ ", ou " $w = \dots imp/km$ ",
- perímetro efectivo dos pneumáticos das rodas sob a forma " $l = \dots mm$ ",
- data em que o coeficiente característico do veículo foi determinado e perímetro efectivo dos pneumáticos das rodas medido,
- os últimos oito algarismos do número do quadro do veículo;

c) Selagem

1. Os seguintes elementos devem ser selados:

- a) Toda e qualquer ligação que, se estiver desligada, ocasione alterações indetectáveis ou perdas de dados;
- b) Todas as tampas de acesso a circuitos ou mecanismos cuja alteração seja susceptível de afectar o bom funcionamento do aparelho de controlo ou que possibilitem a modificação não autorizada das características do aparelho de controlo;
- c) A chapa de instalação, a menos que seja fixada de tal maneira que não possa ser retirada sem destruir as inscrições nela contidas.

2. Em todos os casos, o certificado de homologação deverá indicar a localização dos selos, cuja eficácia deverá fazer parte dos procedimentos de homologação.

3. Os selos referidos na subalínea b) do ponto 1 poderão ser retirados:

- numa situação de emergência,
- para instalar, ajustar ou reparar um dispositivo de limitação de velocidade ou qualquer outro dispositivo que contribua para a segurança rodoviária, desde que o aparelho de controlo continue a funcionar de modo fiável e correcto e volte a ser selado por um instalador ou oficina aprovados (de acordo com o capítulo VII) imediatamente após a instalação do dispositivo de limitação de velocidade ou de qualquer outro dispositivo que contribua para a segurança rodoviária ou, nos outros casos, no prazo de sete dias.

Sempre que os selos sejam quebrados, deve ser elaborada e apresentada às autoridades competentes uma declaração escrita indicando as razões dessa acção.

VII. VERIFICAÇÕES E INSPECÇÕES

a) Aprovação dos centros de ensaio (instaladores e oficinas)

Compete aos Estados-membros designar os organismos responsáveis pela realização das verificações e inspecções;

b) Certificação dos instrumentos novos ou reparados

Todos os aparelhos, novos ou reparados, devem ser certificados quanto ao seu bom funcionamento e à exactidão das suas indicações e registos, dentro dos limites fixados do capítulo III, pela selagem prevista na alínea c), ponto 1, do capítulo VI ou pela introdução de informações digitais equivalentes na memória do aparelho de controlo;

c) Inspecção e programação da instalação

1. Aquando da sua instalação a bordo de um veículo, o aparelho de controlo e a instalação completa devem satisfazer as disposições relativas às tolerâncias máximas fixadas na alínea f), ponto 2, do capítulo III.

2. O aparelho de controlo tem de ser programado de forma a abranger os elementos a seguir indicados:

- data do ensaio de instalação,
- hora universal coordenada (UTC),
- identificação "VIN" e "VRN" do veículo,
- número do cartão da oficina ou instalador aprovados;

d) Inspecções periódicas

1. Podem ser efectuadas inspecções periódicas dos aparelhos instalados nos veículos após qualquer reparação dos aparelhos ou qualquer alteração do coeficiente característico do veículo ou do perímetro efectivo dos pneumáticos das rodas, ou pelo menos uma vez no prazo de dois anos desde a última inspecção, eventualmente no âmbito das inspecções técnicas dos veículos.

Essas inspecções devem incluir pelo menos as seguintes verificações:

- bom funcionamento do aparelho de controlo, incluindo o correcto descarregamento dos dados de e para o cartão da oficina,
- conformidade com o disposto na alínea f), ponto 2, do capítulo III sobre as tolerâncias máximas admissíveis aquando da instalação,
- presença da marca de homologação no aparelho de controlo,
- presença da chapa de instalação,
- integridade dos selos do aparelho e dos outros elementos da instalação,
- perímetro efectivo dos pneumáticos.

2. O aparelho de controlo tem de ser programado de forma a abranger os elementos a seguir indicados:

- data da inspecção periódica,
- hora universal coordenada (UTC),
- identificação "VIN" e "VRN" do veículo,
- número do cartão da oficina aprovada.

3. As referidas inspecções implicarão a substituição da chapa de instalação ou das informações digitais equivalentes contidas na memória do aparelho de controlo;

e) Determinação dos erros

A determinação dos erros na instalação e durante a utilização deve ser efectuada nas seguintes condições, a considerar como condições normais de ensaio:

- veículo sem carga, em ordem de marcha normal,
 - pressão dos pneumáticos de acordo com as instruções do fabricante,
 - desgaste dos pneumáticos dentro dos limites admitidos pela legislação nacional vigente,
- movimento do veículo: este deve avançar movido pelo seu próprio motor, em linha recta sobre uma superfície plana, a uma velocidade de 50 ± 5 km/h. A distância de medição deve ser de, pelo menos, 1 000 m,
- o ensaio também pode ser efectuado num banco de ensaios apropriado, desde que permita obter uma precisão comparável.»