

## REGULAMENTO (UE) N.º 1266/2009 DA COMISSÃO

de 16 de Dezembro de 2009

que adapta pela décima vez ao progresso técnico o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários <sup>(1)</sup> e, nomeadamente, o seu artigo 17.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 estabelece que os aparelhos de controlo nos transportes rodoviários devem, no que diz respeito à construção, instalação, utilização e controlo, obedecer aos requisitos dos anexos I, I B e II do mesmo.
- (2) O artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 estabelece que um Estado-Membro concederá a homologação a qualquer tipo de tacógrafo digital que esteja em conformidade com os requisitos estabelecidos no Anexo I B do Regulamento.
- (3) O artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 estabelece que devem ser instalados e utilizados aparelhos de controlo em veículos relevantes matriculados num Estado-Membro.
- (4) O anexo I B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 estabelece as especificações técnicas relativas à construção, ensaio, instalação e controlo de tacógrafos digitais.
- (5) A fim de melhorar e promover os tacógrafos digitais, com vista a reduzir as sobrecargas administrativas para a indústria e a garantir informações seguras sobre o tempo de condução e os períodos de repouso, tanto para os operadores de transportes como para as autoridades nacionais de controlo, é necessário adaptar ao progresso técnico o anexo I B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

- (6) O presente regulamento em nada impede os Estados-Membros de homologarem aparelhos em conformidade com os requisitos estabelecidos mesmo antes da sua data de aplicação, a fim de permitir a rápida comercialização de aparelhos de controlo mais seguros. O presente regulamento não impede os Estados-Membros de homologarem *software* (suportes lógicos) para actualização dos tacógrafos digitais existentes com vista ao cumprimento dos requisitos estabelecidos no regulamento.
- (7) O presente regulamento não exige a substituição de tacógrafos digitais em funcionamento instalados antes da data da sua aplicação.
- (8) Os fabricantes de tacógrafos digitais declararam que qualquer acesso a direitos de propriedade intelectual que possam ser essenciais será concedido a todas as partes em condições justas, razoáveis e não discriminatórias e em termos de reciprocidade.
- (9) A fim de facilitar a homologação cruzada de componentes individuais homologados e de assegurar que não seja impedida a entrada no mercado de novos fabricantes de aparelhos de controlo digitais (tacógrafos), ou seus componentes, é necessário estabelecer a aplicação de normas internacionais para as interfaces técnicas entre os diferentes componentes.
- (10) A fim de ajudar os operadores e as empresas de transportes a cumprir as suas obrigações ao abrigo da Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados <sup>(2)</sup>, deveria ser aumentado o número de bloqueamentos de empresa.
- (11) Com vista a garantir um adequado controlo do cumprimento e verificações adequadas dos veículos, bem como a identificação dos condutores, deve ser integrado um conjunto mais amplo de caracteres na actual geração de tacógrafos digitais.

<sup>(1)</sup> JO L 370 de 31.12.1985, p. 8

<sup>(2)</sup> JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

- (12) Com vista a apoiar a indústria, os fabricantes e os organismos de controlo quanto à sua capacidade de identificar os actuais fabricantes no mercado, bem como à sua capacidade de distinguir países e códigos relevantes, com base em sinais utilizados em veículos no tráfego internacional, conforme estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Trânsito Rodoviário, Viena, 1968, devem ser mantidas listas adequadas pelos laboratórios competentes para a realização de ensaios no que diz respeito à interoperabilidade, as quais devem ser disponibilizadas numa página web pública.
- (13) A fim de ajudar as empresas de transportes rodoviários a cumprir as suas obrigações legais de conservação das informações relevantes para fins de controlo, devem ser estabelecidas especificações comuns de ensaio relativamente a papéis de impressão a utilizar quando da concessão de uma homologação.
- (14) A fim de reduzir as sobrecargas administrativas e, por conseguinte, os custos assumidos pelos operadores e condutores quando utilizam o tacógrafo digital, as disposições relativas à instalação, activação, calibração e inspecção dos aparelhos devem ser simplificadas e visar especificamente apenas os veículos utilizados para fins de condução abrangidos pelas regras relativas a horas de condução conforme estabelecido no Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários <sup>(1)</sup>.
- (15) Durante as inspecções periódicas ou noutras ocasiões quando há necessidade de verificar, calibrar, reparar ou inspeccionar o aparelho de controlo, os centros de ensaio devem testar o aparelho quanto à presença, ou utilização, de dispositivos de manipulação e devem elaborar e manter um registo dessas ocorrências, incluindo selos ausentes ou quebrados.
- (16) Apenas os tacógrafos digitais de veículos das categorias M2, M3, N2 ou N3, conforme definido no anexo II da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos <sup>(2)</sup>, devem registar automaticamente incidentes de excesso de velocidade.
- (17) Na sequência do relatório sobre os ataques à segurança do funcionamento dos tacógrafos digitais e sobre o risco associado à introdução de adaptadores para instalação em veículos ligeiros (*Report on the Attacks to Security of the Digital Tachograph and on the Risk Associated With the Introduction of Adaptors to be fitted into Light Vehicles*) apresentado pelo Centro Comum de Investigação, a comunicação electrónica de dados entre a fonte de movimento do veículo e o sensor de movimentos deve ser protegida contra manipulação indevida, como, por exemplo, pela utilização de ímanes, e esses dados de movimento dos veículos devem ser corroborados por fontes adicionais e independentes, internas e externas.
- (18) É essencial para a integridade e fiabilidade da segurança do sistema de tacógrafos digitais garantir que os cartões tacográficos emitidos aos condutores são únicos. A fim de impedir os condutores de solicitarem ou possuírem mais de um cartão válido, os Estados-Membros devem proceder a um intercâmbio electrónico de dados.
- (19) Deve ser simplificada e clarificada a interface homem/máquina para a introdução manual de dados relativos a actividades quando os condutores se afastaram do seu veículo e, durante esse período, não puderam registar as suas actividades nos seus cartões de condutor.
- (20) É útil para os condutores disporem de informações adicionais opcionais apresentadas no visor do tacógrafo digital e poderem suprimir avisos quando o veículo está a ser conduzido fora do âmbito de aplicação das regras.
- (21) O tempo necessário para descarregar dados do aparelho de controlo deve ser reduzido mediante melhorias nas interfaces técnicas.
- (22) A fim de manter a fiabilidade do sistema face à obsolescência próxima dos mecanismos de segurança actualmente em utilização, são necessárias medidas de emergência para assegurar a continuidade do processo de homologação de tacógrafos.
- (23) Com vista a assegurar que, nos controlos na estrada, possam ser determinados os padrões de condução e os registos de condução «verdadeiros», devem ser simplificados o cálculo do tempo de condução e o arredondamento ao minuto dos períodos de actividade.
- (24) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 18.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.
- (25) O Regulamento (CEE) n.º 3821/85 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo I B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

<sup>(1)</sup> JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

*Artigo 2.º*

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

É aplicável com efeitos a partir de 1 de Outubro de 2011. Contudo, os pontos 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 e 13 do anexo são aplicáveis a partir de 1 de Outubro de 2012 e os pontos 7.2, 7.3 e 7.5 a partir da data de entrada em vigor.

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

Feito em Bruxelas, em 16 de Dezembro de 2009.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
José Manuel BARROSO

---

## ANEXO

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

## 1. ALTERAÇÕES AO CAPÍTULO I (DEFINIÇÕES)

1.1 A definição constante da alínea f) passa a ter a seguinte redacção:

- «f) “Calibração”: Actualização ou confirmação dos parâmetros do veículo a guardar na memória de dados. Os parâmetros do veículo compreendem a identificação (NIV, VRN e Estado-Membro de matrícula) e as características do veículo (w, k, l, medida do pneumático, ponto de regulação do eventual dispositivo de limitação da velocidade, UTC (hora universal coordenada no momento) e valor odométrico no momento).

Qualquer actualização ou confirmação apenas da hora UTC será considerada um ajustamento da hora e não uma calibração, desde que não esteja em contradição com o requisito 256.

*A calibração de um aparelho de controlo é feita por intermédio de um cartão de centro de ensaio;»*

1.2 A definição constante da alínea l) passa a ter a seguinte redacção:

- «l) “Cartão de empresa”:

Cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro ao proprietário ou titular de um veículo equipado com aparelho de controlo.

Este cartão identifica a empresa e permite visualizar, descarregar ou imprimir os dados que a empresa memorizou no aparelho de controlo por ela bloqueado ou que não foram bloqueados por nenhuma empresa.»

1.3 A definição constante da alínea s) passa a ter a seguinte redacção:

- «s) “Descarregamento”:

Cópia, juntamente com a assinatura digital, de uma parte ou de um conjunto completo de dados memorizados na memória do veículo ou na memória do cartão tacográfico, cujos dados são necessários a fim de determinar a conformidade com as disposições estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Os fabricantes de unidades-veículo de tacógrafos digitais e os fabricantes de aparelhos projectados e destinados ao descarregamento de ficheiros de dados devem tomar todas as medidas razoáveis para assegurar que o descarregamento desses dados possa ser executado num tempo mínimo para as empresas de transportes ou os condutores.

O descarregamento não pode alterar ou apagar dados memorizados. O descarregamento do ficheiro detalhado da velocidade ode não ser necessário para determinar a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 561/2006, mas pode ser utilizado para outros fins, como a investigação de acidentes.»

1.4 É aditado o seguinte parágrafo na nota de pé de página 1) relativa às definições «n)» e «p)»:

«Podem ser utilizadas formas alternativas de calcular o tempo de condução contínua e o tempo de pausa acumulada para substituir estas definições se estas passarem a estar obsoletas devido a actualizações noutra legislação relevante.»

## 2. ALTERAÇÕES AO CAPÍTULO II (CARACTERÍSTICAS GERAIS)

2.1 Após o requisito 001, é inserido o seguinte novo requisito:

«**Requisito 001a** A interface entre os sensores de movimento e as unidades-veículo devem estar em conformidade com a Norma ISO 168443:2004, Cor 1:2006.»

2.2 O requisito 010 passa a ter a seguinte redacção:

— O terceiro travessão é suprimido.

— O travessão final passa a ter a seguinte redacção:

«a função de descarregamento não é acessível em modo de operação (com excepção do previsto no requisito 150), com excepção do descarregamento de um cartão de condutor quando não está inserido outro cartão na VU.»

2.3 O segundo travessão do requisito 011 passa a ter a seguinte redacção:

«— em modo de empresa, a saída de dados relativos ao condutor (requisitos 081, 084 e 087) só pode concretizar-se quando se tratar de períodos em que não existe bloqueamento ou que não estão bloqueados por outra empresa (identificada pelos primeiros 13 algarismos do número do seu cartão).»

### 3. ALTERAÇÕES AO CAPÍTULO III (FUNÇÕES E REQUISITOS)

3.1 Após o requisito 019, é inserido o seguinte requisito:

«**Requisito 019a** Para detectar a manipulação dos dados relativos ao movimento, a informação do sensor de movimentos deve ser corroborada por informação de movimentos do veículo derivada de uma ou mais fonte(s) independente(s) do sensor de movimentos.»

3.2 O requisito 028 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 028** Os valores da data e da hora UTC serão utilizados para datar dados no aparelho de controlo (registos, intercâmbio de dados) e para todas as impressões indicadas no apêndice 4 "Impressão"»

3.3 O requisito 029 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 029** Para efeitos de visualização da hora local, deve ser possível modificar em saltos de meia hora o valor exibido. Apenas são permitidas modificações do valor exibido em múltiplos negativos ou positivos de meia hora.»

3.4 O requisito 040 é suprimido.

3.5 O requisito 038, o requisito 041 e o requisito 042 passam a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 038** A primeira mudança de actividade para REST ou AVAILABILITY que ocorra dentro de 120 segundos após a passagem automática para WORK, devido à paragem do veículo, é considerada como tendo ocorrido no momento da paragem do veículo (podendo, portanto, anular a passagem para WORK).»

«**Requisito 041** Se for registada uma actividade DRIVING dentro do minuto imediatamente anterior a um dado intervalo de 1 minuto ou dentro do minuto imediatamente posterior a ele, todo esse intervalo de 1 minuto será considerado DRIVING.»

«**Requisito 042** Dado um intervalo de 1 minuto que não seja considerado DRIVING nos termos do requisito 041 anterior, todo esse intervalo será considerado como do mesmo tipo que a mais longa actividade contínua ocorrida dentro dele (ou a última de várias actividades igualmente longas).»

3.6 Os requisitos 050, 050a e 050b passam a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 050** Deve ser possível introduzir lugares de início e/ou final do período de trabalho diário através de comandos nos menus. Se forem introduzidas mais de uma entrada desse tipo no intervalo de um minuto, apenas será mantido o registo da entrada relativa ao último lugar de início e ao último lugar final introduzidos nesse intervalo.»

«**Requisito 050a** Ao ser inserido um cartão de condutor (ou de centro de ensaio), e somente nessa situação, o aparelho de controlo permitirá a introdução manual de actividades. Deve ser possível introduzir entradas manualmente, se necessário, na primeira inserção de um cartão de condutor (ou de centro de ensaio) não utilizado anteriormente.

A introdução manual de actividades deve ser executada utilizando a hora local e os valores do fuso horário (UTC com compensação) seleccionados para a unidade-veículo.

Quando da inserção do cartão de condutor ou de centro de ensaio, são apresentadas as seguintes informações ao titular do cartão, a título recapitulativo:

- A data e a hora da sua última retirada do cartão
- Opcionalmente: a hora local compensada seleccionada para a unidade-veículo

Deve ser possível introduzir actividades com as seguintes restrições:

- O tipo de actividade será WORK (trabalho), AVAILABILITY (disponibilidade) ou BREAK/REST (pausa/repouso).
- A hora de início e de final de cada actividade situar-se-á dentro do período entre a última retirada e a actual inserção do cartão.

Não é permitida a sobreposição mútua de actividades.

O procedimento para introdução manual de actividades deve incluir tantas etapas consecutivas quantas as necessárias para seleccionar um tipo, uma hora de início e uma hora de final para cada actividade. Em qualquer momento do período entre a última retirada do cartão e a actual inserção do cartão, o titular do cartão deve ter a opção de não declarar qualquer actividade.

Durante a introdução manual associada à inserção do cartão e se aplicável, o titular do cartão deve ter a oportunidade de introduzir:

- um lugar em que um período de trabalho diário anterior terminou, associado à hora relevante (se não já inserido na última retirada do cartão)
- um lugar em que teve início o actual período de trabalho diário, associado à hora relevante

Se for introduzido um lugar, este deve ser registado no cartão tacográfico relevante.

A introdução manual pode ser interrompida se:

- o cartão for retirado ou,
- o veículo estiver em movimento e o cartão estiver na ranhura do condutor.

São permitidas interrupções adicionais, por exemplo tempo esgotado (*timeout*) após um determinado período de inactividade do utilizador. Se a introdução manual de dados for interrompida, o aparelho de controlo valida os dados completos já introduzidos relativamente ao lugar e à actividade (que tenham um lugar ou hora inequívocos, ou um tipo de actividade, hora de início e hora de final).

Se for inserido um segundo cartão de condutor ou de centro de ensaio enquanto está em curso a introdução manual de actividades para um cartão previamente inserido, será permitido terminar a introdução manual de dados para esse cartão anterior antes de ser iniciada a introdução manual de dados para o segundo cartão.

O titular do cartão deve ter a opção de inserir dados manualmente de acordo com o seguinte procedimento mínimo:

Introduzir manualmente as actividades, por ordem cronológica, relativas ao período que vai da última retirada até à actual inserção.

A hora de início da primeira actividade deve ser fixada com a hora de retirada do cartão. Em cada introdução de dados subsequente, a hora de início deve ser pré-fixada a fim de se seguir imediatamente à hora de final da introdução de dados precedente. Para cada actividade, devem ser seleccionados o tipo de actividade e a hora de final.

O procedimento termina quando o tempo de final de uma actividade introduzida manualmente coincidir com o tempo de inserção do cartão. O aparelho de controlo permitirá então opcionalmente que o titular do cartão modifique actividades introduzidas manualmente, até à validação por selecção de um comando específico, e a partir de então já não serão permitidas tais modificações.»

«**Requisito 50b** O aparelho de controlo deve permitir ao condutor introduzir, em tempo real, as duas seguintes condições especiais:

“OUT OF SCOPE” (fora de âmbito), com início e final

“FERRY/TRAIN CROSSING” (travessia de batelão/comboio)

Uma condição “FERRY/TRAIN CROSSING” não pode ocorrer se tiver sido aberta uma condição “OUT OF SCOPE”.

Uma condição “OUT OF SCOPE” que tenha sido aberta será automaticamente fechada pelo aparelho de controlo se for inserido ou retirado um cartão de condutor.

Uma condição “OUT OF SCOPE” que tenha sido aberta inibirá os seguintes incidentes e avisos:

- Condução sem cartão adequado
- Avisos associados ao tempo de condução contínua.»

### 3.7 O requisito 065 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 065** Este incidente produz-se em situações de excesso de velocidade. Este requisito é aplicável apenas a veículos das categorias M2, M3, N2 ou N3, conforme definido no anexo II da Directiva 2007/46/CE que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques.»

3.8 Após o requisito 067, é inserido o seguinte texto:

«9.9-A Incidente “Conflito relativo ao movimento do veículo” (Vehicle Motion Conflict)

**Requisito 067a** Este incidente produz-se também quando uma medição de velocidade nula é contradita pela informação relativa ao movimento de, pelo menos, uma fonte independente durante mais de um minuto ininterrupto.

**Requisito 067b** Caso a unidade-veículo possa receber ou derivar valores de velocidade a partir de uma fonte independente externa de informação sobre o movimento, este incidente pode também produzir-se se esses valores de velocidade contradisserem significativamente os derivados a partir do sinal de velocidade do sensor de movimentos durante mais de um minuto».

3.9 No requisito 094, é inserida a seguinte linha após o incidente «erro nos dados de movimento»:

Conflito relativo ao movimento do veículo	<ul style="list-style-type: none"> <li>— o incidente mais longo de cada um dos últimos 10 dias de ocorrência,</li> <li>— os 5 incidentes mais longos dos últimos 365 dias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— data e hora do início do incidente,</li> <li>— data e hora do final do incidente,</li> <li>— tipo, número e Estado-Membro emissor de qualquer cartão inserido no início e/ou no final do incidente,</li> <li>— número de incidentes similares nesse dia.</li> </ul>
---	---	--

3.10 O requisito 104 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 104** O aparelho de controlo deve registar e memorizar na sua memória os seguintes dados relativos aos 255 mais recentes bloqueamentos da empresa:

- data e hora de início do bloqueamento (*lock-in*),
- data e hora de cessação do bloqueamento (*lock-out*),
- número do cartão de empresa e Estado-Membro emissor do cartão,
- nome e endereço da empresa.

Os dados anteriormente bloqueados por uma bloqueamento apagado da memória devido ao limite supramencionado devem ser tratados como não bloqueados».

3.11 Após o requisito 109a, é inserido o seguinte requisito:

«**Requisito 109b** O incidente “conflito relativo ao movimento do veículo” não será memorizado nos cartões de condutor e de centro de ensaio.»

3.12 O requisito 114a passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 114a** A visualização deve aceitar os caracteres indicados no apêndice 1, capítulo 4 “Conjuntos de caracteres”. A visualização pode utilizar símbolos simplificados (por exemplo, ausência de acento gráfico, maiúsculas em lugar de minúsculas, etc.)».

3.13 O requisito 121 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 121** Se não se impuserem outras informações, o aparelho de controlo deve exibir, por defeito, as seguintes:

- hora local (hora UTC, com compensação introduzida pelo condutor),
- modo de funcionamento,
- actividade em curso do condutor e actividade em curso do ajudante,

Informação relativa ao condutor:

- se a sua actividade em curso for DRIVING: seu actual tempo de condução contínua e seu actual tempo acumulado de pausas,

— se a sua actividade em curso não for DRIVING: duração dessa actividade (desde que foi seleccionada) e seu actual tempo acumulado de pausas.»

3.14 O requisito 127 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 127** Deve ser possível visualizar selectivamente, conforme se pretenda:

- data e hora UTC e hora local compensada,
- conteúdo de qualquer destas seis mensagens, no mesmo formato da mensagem impressa,
- tempo de condução contínua e tempo acumulado de pausas do condutor,
- tempo de condução contínua e tempo acumulado de pausas do ajudante,
- tempo acumulado de condução do condutor nas semanas anterior e em curso,
- tempo acumulado de condução do ajudante nas semanas anterior e em curso.

Opcional:

- duração da actividade em curso do ajudante (desde que foi seleccionada),
- tempo acumulado de condução do condutor na semana em curso,
- tempo acumulado de condução do condutor no período de trabalho diário em curso,
- tempo acumulado de condução do ajudante no período de trabalho diário em curso.»

3.15 O requisito 133a passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 133a** A impressão deve aceitar os caracteres indicados no apêndice 1, capítulo 4 “Conjuntos de caracteres”».

3.16 O requisito 136 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 136** O papel de impressão utilizado pelo aparelho de controlo deve exibir a correspondente marca de homologação e a indicação do(s) tipo(s) de aparelho no qual pode ser utilizado.»

3.17 Após o requisito 136, são inseridos os seguintes requisitos:

«**Requisito 136a** As impressões devem manter-se claramente legíveis e identificáveis em condições normais de armazenamento, no que diz respeito a intensidade luminosa, humidade e temperatura, durante pelo menos dois anos.

**Requisito 136b** O papel de impressão deve estar conforme, pelo menos, com as especificações de ensaio definidas no sítio Web do laboratório nomeado para a realização do ensaio de interoperabilidade, tal como estabelecido no requisito 278.

**Requisito 136c** Qualquer alteração ou actualização das especificações descritas no parágrafo supra só deve ser efectuada após o laboratório nomeado ter consultado o fabricante da unidade-veículo de tacógrafo digital, em conjunto com as autoridades homologadoras».

3.18 O requisito 141 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 141** O aparelho de controlo deve avisar o condutor 15 minutos antes e no momento em que se ultrapassa o tempo máximo de condução contínua permitido».

3.19 O requisito 145 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 145** No último caso, deve comportar um símbolo “T”.»

3.20 Após o requisito 161, é inserido o seguinte requisito:

«**Requisito 161a** Os sensores de movimentos devem:

— reagir a um campo magnético que perturbe a detecção do movimento do veículo. Nessas circunstâncias, a unidade-veículo registará e memorizará uma falha do sensor (requisito 070) ou

dispor de um elemento de detecção que esteja protegido de campos magnéticos ou lhes seja imune.»

#### 4. ALTERAÇÕES AO CAPÍTULO V (INSTALAÇÃO)

4.1 No requisito 239 é aditada a seguinte frase:

«A entrega de peças relevantes para a segurança do aparelho de controlo pode ser restringida, se tal for exigido na certificação de segurança.»

4.2 O requisito 243 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 243** Os fabricantes de veículos ou instaladores devem activar o aparelho de controlo instalado o mais tardar antes de o veículo ser utilizado para os fins abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006.»

4.3 Os requisitos 248 e 249 passam a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 248** À instalação deve seguir-se uma calibração. A primeira calibração pode não incluir necessariamente a introdução do número de matrícula do veículo (VRN), quando o centro de ensaio aprovado que executa essa calibração não tem conhecimento do mesmo. Nessas circunstâncias, deve ser possível, ao proprietário do veículo, e apenas neste momento, introduzir o VRN utilizando o seu cartão de empresa antes da utilização do veículo para os fins abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006 (por exemplo, utilizando comandos através de uma estrutura de menus adequada da interface homem/máquina da unidade-veículo.)<sup>(1)</sup>. A actualização ou confirmação desta introdução de dados apenas será possível utilizando um cartão de centro de ensaio.»

«**Requisito 249** Verificada a instalação do aparelho de controlo, deve ser afixada uma placa de instalação claramente legível e facilmente acessível, em cima do aparelho de controlo. Quando tal não seja possível, a placa deve ser afixada no montante “B” do veículo, de forma a ser claramente visível. Em veículos que não tenham um montante “B”, a placa de instalação deve ser afixada na ombreira da porta do lado do condutor do veículo e ser claramente visível em qualquer caso.

No final de uma inspecção efectuada por um agente instalador ou centro/oficina homologado, a placa anterior deve ser substituída por uma nova placa.»

4.4 No requisito 250, o sexto travessão passa a ter a seguinte redacção:

«data de medição do coeficiente característico do veículo e do perímetro efectivo dos pneus das rodas»

4.5 Após o requisito 250, é inserido o seguinte requisito:

«**Requisito 250a** Apenas no que diz respeito a veículos M1 e N1, e que estejam equipados com um adaptador em conformidade com o estabelecido no Regulamento (CE) n.º 68/2009<sup>(2)</sup>, e quando não é possível incluir toda a informação necessária, conforme descrito no requisito 250, pode ser utilizada uma segunda placa adicional. Nesses casos, essa placa adicional deve conter, pelo menos, os últimos quatro travessões descritos no requisito 250.

Essa segunda placa adicional, se utilizada, deve ser afixada próximo ou ao lado da primeira placa primária descrita no requisito 250 e deve ter o mesmo nível de protecção. Além disso, a placa secundária deve apresentar também o nome, endereço ou designação comercial do instalador ou oficina aprovado que efectuou a instalação, bem como a data da instalação.»

#### 5. ALTERAÇÕES AO CAPÍTULO VI (INSPECÇÕES)

5.1 O requisito 257 passa a ter a seguinte redacção:

<sup>(1)</sup> JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 21 de 24.1.2009, p. 3.

O quarto travessão passa a ter a seguinte redacção: «— a presença da placa de instalação, tal como definida no requisito 250, e a placa descritiva, tal como definida no requisito 169» e é aditado o seguinte travessão: «— a inexistência de dispositivos de manipulação fixados no equipamento».

5.2 Após o requisito 257, são inseridos os seguintes requisitos:

«**Requisito 257a** Caso se verifique a ocorrência de um dos incidentes enumerados na secção 9 do capítulo III (Detecção de incidentes e/ou falhas) desde a última inspecção que seja considerada pelos fabricantes do tacógrafo e/ou pelas autoridades nacionais como pondo potencialmente em risco a segurança do equipamento, o centro de ensaio deve:

- a) Efectuar uma comparação entre os dados de identificação do sensor de movimentos ligado à caixa de velocidades com os do sensor de movimentos emparelhado registado na unidade-veículo;
- b) Verificar se as informações gravadas na placa de instalação correspondem às informações contidas no registo da unidade-veículo;
- c) Verificar se o número de série e o número de aprovação do sensor de movimentos, quando impresso na caixa do sensor de movimentos, corresponde às informações contidas no registo da unidade-veículo.»

«**Requisito 257b** Os centros de ensaio devem manter registos nos seus relatórios de inspecção de quaisquer constatações relativas a selos quebrados ou dispositivos de manipulações. Estes relatórios devem ser mantidos pelos centros de ensaio durante um período mínimo de dois anos e disponibilizados à autoridade competente sempre que esta o solicite.»

## 6. ALTERAÇÕES AO CAPÍTULO VII (EMISSÃO DE CARTÕES)

6.1 Após o requisito 268, é inserido o seguinte requisito:

«**Requisito 268a** Os Estados-Membros devem proceder ao intercâmbio electrónico de dados, a fim de garantir que os cartões de condutor do tacógrafo que emitirem são únicos.

As autoridades competentes dos Estados-Membros podem igualmente proceder ao intercâmbio electrónico de dados quando efectuem verificações dos cartões de condutor na estrada ou nas instalações das empresas, a fim de verificar o estado dos cartões e se estes são únicos.»

## 7. ALTERAÇÕES AO CAPÍTULO VIII (HOMOLOGAÇÃO)

7.1 Na secção 1 «Generalidades», é aditada uma nova frase ao primeiro parágrafo:

«Qualquer fabricante de uma unidade-veículo pode solicitar a homologação do seu componente com qualquer tipo de sensor de movimentos, e vice-versa, desde que cada componente esteja em conformidade com o requisito 001a.»

7.2 Após o requisito 274, são inseridos os seguintes requisitos:

«**Requisito 274a** Caso se verifique excepcionalmente a recusa, pelas autoridades de certificação de segurança, de certificação de novo equipamento por motivos de obsolescência dos mecanismos de segurança, a homologação continuará a ser concedida apenas nesta circunstância específica e excepcional e se não existir qualquer solução alternativa, conforme ao regulamento.»

«**Requisito 274b** Nesta circunstância o Estado-Membro em causa deve, sem demora, informar a Comissão Europeia, a qual, no prazo de doze meses civis a contar da concessão da homologação, iniciará um procedimento para assegurar que seja restaurado o nível de segurança original.»

7.3 Após o requisito 275, é inserido o seguinte requisito:

«**Requisito 275a** Os fabricantes devem fornecer as amostras relevantes dos produtos homologados e a documentação associada exigidas pelos laboratórios nomeados para executar os ensaios de funcionalidade, no prazo de um mês após a apresentação do pedido. Quaisquer custos resultantes deste pedido serão assumidos pela entidade requerente. Os laboratórios devem tratar confidencialmente todas as informações comercialmente sensíveis.»

7.4 Após o requisito 277, é inserido o seguinte requisito:

«**Requisito 277a** O certificado de funcionalidade de qualquer componente de um aparelho de controlo deve também indicar os números de homologação de todos os outros componentes de aparelhos de controlo compatíveis homologados.»

7.5 O requisito 281 passa a ter a seguinte redacção:

«**Requisito 281** Os ensaios de interoperabilidade de aparelhos de controlo ou de cartões tacográficos não serão realizados por laboratórios aos quais não tenha sido concedido um certificado de segurança e um certificado de funcionalidade, excepto nas circunstâncias excepcionais descritas no requisito 274a».

8. **ALTERAÇÕES AO APÊNDICE 1 (DICIONÁRIO DE DADOS)**

8.1 A secção 2.2 passa a ter a seguinte redacção:

«2.2 **Address**

Um endereço.

Address: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

address OCTET STRING (SIZE(35))

}

**codePage** especifica um conjunto de caracteres definido no capítulo 4,

**address** é um endereço codificado que utiliza o conjunto de caracteres especificado».

8.2 Na secção 2.54, a linha «“0A”H to “0F”H RFU,» é substituída por:

«“0A” H            Conflito relativo ao movi-  
                          mento do veículo,

“0B” H “0F” H    RFU,»

8.3 A secção 2.70 passa a ter a seguinte redacção:

«2.70 **Name**

Um nome.

Name: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

name OCTET STRING (SIZE(35))

}

**codePage** especifica um conjunto de caracteres definido no capítulo 4,

**name** é um nome codificado que utiliza o conjunto de caracteres especificado».

8.4 A secção 2.114 passa a ter a seguinte redacção:

«2.114 **VehicleRegistrationNumber**

Número de matrícula do veículo (VRN). O número de matrícula é atribuído pela autoridade competente nesta matéria.

VehicleRegistrationNumber: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

vehicleRegNumber OCTET STRING (SIZE(13))

}

**codePage** especifica um conjunto de caracteres definido no capítulo 4,

**vehicleRegNumber** é um VRN codificado que utiliza o conjunto de caracteres especificado.

**Valor atribuído:** específico do país».

- 8.5 O último parágrafo do capítulo 4 é substituído pelo seguinte texto:

Outras «character strings» ou cadeias de caracteres (Address, Name, VehicleRegistrationNumber) utilizam, adicionalmente, os caracteres da gama de códigos de caracteres decimais de 161-255 dos seguintes conjuntos de caracteres normalizados de 8 bits, especificados pelo número de página de código (Code Page):	Página de código (Decimal)
Conjunto de caracteres normalizado	
ISO/IEC 8859-1 Latim-1 Europa Ocidental	1
ISO/IEC 8859-2 Latim-2 Europa Central	2
ISO/IEC 8859-3 Latim-3 Europa Meridional	3
ISO/IEC 8859-5 Latim/Cirílico	5
ISO/IEC 8859-7 Latim/Grego	7
ISO/IEC 8859-9 Latim-5 Turco	9
ISO/IEC 8859-13 Latim-7 Báltico	13
ISO/IEC 8859-15 Latim-9	15
ISO/IEC 8859-16 Latim-10 Sudeste da Europa	16
KOI8-R Latim/Cirílico	80
KOI8-U Latim/Cirílico	85

- 8.6 No capítulo 2, a secção 2.67 passa a ter a seguinte redacção:

«2.67. ManufacturerCode

Código identificativo de um fabricante de equipamento homologado.

ManufacturerCode: = INTEGER (0..255)

O laboratório competente para ensaios de interoperabilidade deve manter e publicar a lista de códigos de fabricantes no seu sítio Web (requisito 290).

Os ManufacturerCodes são provisoriamente atribuídos a criadores de tacógrafos quando do pedido de ensaios de interoperabilidade ao laboratório competente».

- 8.7 A secção 2.71 passa a ter a seguinte redacção:

«2.71 NationAlpha

A referência alfabética a um país deve estar em conformidade com os códigos distintivos utilizados em veículos no tráfego internacional (Convenção das Nações Unidas sobre o Trânsito Rodoviário, Viena, 1968).

NationAlpha: = IA5String (SIZE (3))

Os códigos NationAlpha e NationNumeric devem constar de uma lista publicada no sítio Web do laboratório nomeado para a realização do ensaio de interoperabilidade, conforme estabelecido no requisito 278».

- 8.8 A secção 2.72 passa a ter a seguinte redacção:

«2.72 NationNumeric

Referência numérica a um país.

NationNumeric: = INTEGER (0.. 255)

Valor atribuído: Ver tipo de dados 2.71 (NationAlpha)

Só deve ser efectuada uma alteração ou actualização da especificação NationAlpha ou NationNumeric descrita no parágrafo supra após o laboratório nomeado ter recebido os pontos de vista de fabricantes de unidades-veículo de tacógrafos digitais homologadas.»

## 9. ALTERAÇÕES AO APÊNDICE 3 (PICTOGRAMAS)

9.1 O requisito PIC\_001 passa a ter a seguinte redacção:

«PIC\_001 O aparelho de controlo pode, opcionalmente, utilizar os seguintes pictogramas e combinações de pictograma (ou pictogramas e combinação de pictogramas suficientemente semelhantes de modo a ser inequivocamente identificáveis com estes):

9.2 É aditado o seguinte pictograma à secção 2, na subsecção «Acontecimentos»:

«  Conflito relativo ao movimento do veículo»

## 10. ALTERAÇÕES AO APÊNDICE 4 (IMPRESSÃO)

10.1 PRT\_006 na secção 2, «Especificações relativas aos blocos de dados», passa a ter a seguinte redacção:

«PRT\_006 Na impressão utilizam-se os seguintes blocos de dados e/ou registos de dados, com os seguintes significados e formatos:

Número do bloco ou do registo

Formato dos dados

Significado

1 **Data e hora de impressão do documento.**

 dd/mm/aaaa (UTC)

2 **Tipo de impressão**

Identificador de bloco

Combinação de pictogramas de impressão (ver apêndice 3), fixação do dispositivo de limitação da velocidade (apenas impressão de velocidade excessiva)

----------  
Picto xxx **km/h**

3 **Identificação do titular do cartão**

Identificador de bloco P = pictograma de pessoa

Apelido do titular do cartão

Nome próprio do titular (eventual)

Identificação do cartão

Prazo de validade do cartão (eventual)

-----P-----  
P Apelido \_\_\_\_\_  
Nome\_Próprio \_\_\_\_\_  
Identificação\_do\_cartão \_\_\_\_\_  
dd/mm/aaaa

Se se tratar de um cartão não pessoal, ao qual não se aplique apelido do titular, o nome impresso será o da empresa, do centro de ensaio ou do organismo de controlo.

4 **Identificação do veículo**

Identificador de bloco

VIN

Estado-Membro de matrícula e VRN

----------  
 VIN \_\_\_\_\_  
Nac/VRN \_\_\_\_\_

5 **Identificação da VU**

Identificador de bloco

Nome do fabricante da VU

Número de peça da VU

-----  -----
 Fabricante_da_VU _____
Número_de_peça_da_VU _____

6 **Última calibração do aparelho de controlo**

Identificador de bloco

Nome do centro de ensaio

Identificação do cartão do centro de ensaio

Data da calibração

-----  -----
 Apelido _____
Identificação_do_cartão _____
 dd/mm/aaaa

7 **Último controlo (por um agente controlador)**

Identificador de bloco

Identificação do cartão do controlador

Data, hora e tipo do controlo

Tipo de controlo: até quatro pictogramas. O tipo de controlo pode ser (uma combinação) de:

: Descarregamento do cartão, : Descarregamento da VU, : Impressão, : Visualização

-----  -----
Identificação_do_cartão _____
 dd/mm/aaaa hh:mm pppp

8 **Actividades de condutor memorizadas num cartão por ordem de ocorrência**

Identificador de bloco

Data do pedido (dia de calendário que é alvo da impressão) + Contador de presença diária do cartão

-----  -----
dd/mm/aaaa xxx

8a “Condição fora de âmbito” no início deste dia (não preencher caso não haja qualquer “condição fora de âmbito” aberta)

----- OUT -----

8.1 *Período durante o qual o cartão não esteve inserido*

8.1a Identificador de registo (início do período)

8.1b *Período desconhecido.* Hora de início, duração8.1c *Actividade introduzida manualmente.*

Pictograma da actividade, hora de início, duração.

-----  -----
 hh:mm hhhmm
A: hh:mm hhhmm

8.2 *Inserção do cartão na ranhura S*

Identificador de registo; S = Pictograma de ranhura

Estado-Membro de matrícula e VRN do veículo

Valor odométrico do veículo à inserção do cartão

-----  -----
 Nac/VRN _____
x xxx xxx km

8.3 *Actividade (enquanto o cartão esteve inserido)*

Pictograma da actividade, hora de início, duração, situação da condução (pictograma de tripulação se for CREW, em branco se for SINGLE).

A: hh:mm hh:mm

8.3a *Condição especial.* Hora de introdução, pictograma da condição especial (ou combinação de pictogramas).

hh:mm - - - pppp - - -

8.4 *Retirada do cartão*

Valor odométrico do veículo e distância percorrida desde a última inserção com valor odométrico conhecido

x xxx xxx **km**; x xxx **km**9 *Actividades de condutor memorizadas numa VU por ranhura e em ordem cronológica*

Identificador de bloco

Data do pedido (dia de calendário alvo da impressão)

Valor odométrico do veículo às 00:00 e às 24:00

- - - - - - - - - -

dd/mm/aaaa

x xxx xxx - x xxx xxx **km**10 *Actividades tratadas na ranhura S*

Identificador de bloco

10a *“Condição fora de âmbito” no início deste dia (não preencher caso não haja qualquer “condição fora de âmbito” aberta)*

- - - - - -S- - - - -

- - - - - -OUT- - - - -

10.1 *Período em que não esteve nenhum cartão inserido na ranhura S*

Identificador de registo

Nenhum cartão inserido

Valor odométrico do veículo no início do período

- - - - -

- - -

x xxx xxx **km**10.2 *Inserção de cartão*

Identificador de registo da inserção do cartão

Apelido do condutor

Nome próprio do condutor

Identificação do cartão de condutor

Prazo de validade do cartão de condutor

Estado-Membro de matrícula e VRN do veículo anterior

Data e hora de retirada do cartão do veículo anterior

Linha em branco

Valor odométrico do veículo à inserção do cartão, bandeira a indicar se houve introdução manual de actividades de condutor (M se sim, em branco se não).

Se não foi efectuada uma inserção de cartão de condutor no dia em que é feita a impressão, será então utilizada no bloco 10.2 a leitura dos dados odométricos da última inserção de cartão disponível antes desse dia.

- - - - -

Apelido \_\_\_\_\_

Nome\_Próprio \_\_\_\_\_

Identificação\_do\_cartão \_\_\_\_\_

dd/mm/aaaa

+Nac/VRN \_\_\_\_\_

dd/mm/aaaa hh:mm

x xxx xxx **km M**

10.3 *Actividade*

Pictograma da actividade, hora de início, duração, situação da condução (pictograma de tripulação se for CREW, em branco se for SINGLE).

A: hh:mm hhhmm ☉☉

10.3a *Condição especial*. Hora de introdução, pictograma da condição especial (ou combinação de pictogramas).

hh:mm - - - pppp - - -

10.4 *Retirada do cartão ou final do período “sem cartão”*

Valor odométrico do veículo à retirada do cartão ou no final do período “sem cartão” e distância percorrida desde a inserção ou desde o início do período “sem cartão”.

x xxx xxx km; x xxx km

11 *Síntese diária*

Identificador de bloco

- - - - - Σ - - - - -

11.1 *Síntese da VU para os períodos sem cartão na ranhura do condutor*

Identificador de bloco

1 ☉ - - -

11.2 *Síntese da VU para os períodos sem cartão na ranhura do ajudante*

Identificador de bloco

2 ☉ - - -

11.3 *Síntese da VU por cada condutor (principal ou ajudante)*

Identificador de registo

Apelido do condutor

Nome(s) próprio(s) do condutor

Identificação do cartão de condutor

- - - - -  
 ☉ Apelido \_\_\_\_\_  
 Nome\_Próprio \_\_\_\_\_  
 Identificação\_do\_cartão \_\_\_\_\_

11.4 *Introdução do lugar de início e/ou final de um período de trabalho diário*

pi = pictograma de lugar de início/final, hora, país, região,

Valor odométrico

pihh:mm Cou Reg

x xxx xxx km

11.5 *Totais de actividade (de um cartão)*

Duração total da condução, distância percorrida

Duração total do trabalho e da disponibilidade

Duração total dos períodos de repouso e desconhecidos

Duração total das actividades da tripulação

☉ hhhmm x xxx km

✳ hhhmm ☉ hhhmm

⌂ hhhmm ? hhhmm

☉☉ hhhmm

11.6 *Totais de actividade (períodos sem ranhura de cartão de condutor principal)*

Duração total da condução, distância percorrida	⊗ hhhmm x xxx km
Duração total do trabalho e da disponibilidade	⊗ hhhmm ⊗ hhhmm
Duração total dos períodos de repouso	⊣ hhhmm

11.7 *Totais de actividade (períodos sem ranhura de cartão de ajudante)*

Duração total do trabalho e da disponibilidade	⊗ hhhmm ⊗ hhhmm
Duração total dos períodos de repouso	⊣ hhhmm

11.8 *Totais de actividade (por condutor, incluídas ambas as ranhuras)*

Duração total da condução, distância percorrida	⊗ hhhmm x xxx km
Duração total do trabalho e da disponibilidade	⊗ hhhmm ⊗ hhhmm
Duração total dos períodos de repouso	⊣ hhhmm
Duração total das actividades da tripulação	⊗⊗ hhhmm

Se se pretender uma impressão deste tipo para a data actual, a síntese diária é calculada com base nos dados disponíveis no momento da impressão.

12 *Incidentes e/ou falhas memorizados num cartão*

12.1 Identificador de bloco para os últimos 5 “incidentes e falhas” do cartão

- - - - - !⊗⊣ - - - - -

12.2 Identificador de bloco para todos os “incidentes” registados no cartão

- - - - - !⊣ - - - - -

12.3 Identificador de bloco para todas as “falhas” registadas no cartão

- - - - - ⊗⊣ - - - - -

12.4 *Registo de incidente e/ou falha*

Identificador de registo

- - - - -

Pictograma do incidente/falha, objectivo do registo, data e hora de início

Pic (p) dd/mm/aaaa hh:mm

Código adicional do incidente/falha (eventual), duração

! xx hhhmm

Estado-Membro de matrícula e VRN do veículo no qual se produziu o incidente ou a falha

⊣ Nac/VRN \_\_\_\_\_

13 *Incidentes e/ou falhas memorizados ou em curso numa VU*

13.1 Identificador de bloco para os últimos 5 “incidentes e falhas” da VU

- - - - - !⊗⊣ - - - - -

13.2 Identificador de bloco para todos os “incidentes” registados ou em curso na VU

- - - - - !⊣ - - - - -

13.3 Identificador de bloco para todas as “falhas” registadas ou em curso na VU - - - - - ✖A - - - - -

13.4 *Registo de incidente e/ou falha*

<p>Identificador de registo</p> <p>Pictograma do incidente/falha, objectivo do registo, data e hora de início</p> <p>Código adicional do incidente/falha (eventual), quantidade de incidentes similares nesse dia, duração</p> <p>Identificação dos cartões inseridos no início ou final do incidente ou falha (até 4 linhas sem repetir duas vezes os mesmos números de cartão)</p> <p>Caso em que não esteja nenhum cartão inserido</p>	<p>- - - - -</p> <p>Pic (p) dd/mm/aaaa hh:mm</p> <p>! xx (xxx) hhmm</p> <p>Identificação_do_cartão</p> <p>Identificação_do_cartão</p> <p>Identificação_do_cartão</p> <p>Identificação_do_cartão</p> <p>■ - - -</p>
---	--

O objectivo do registo (p) é um código numérico que explica por que foi registado o incidente ou a falha, codificados segundo o elemento de dado EventFaultRecordPurpose.

14 **Identificação da VU**

<p>Identificador de bloco</p> <p>Nome do fabricante da VU</p> <p>Endereço do fabricante da VU</p> <p>Número de peça da VU</p> <p>Número de homologação da VU</p> <p>Número de série da VU</p> <p>Ano de fabrico da VU</p> <p>Versão do <i>software</i> da VU e sua data de instalação</p>	<p>- - - - - □ - - - - -</p> <p>□ Nome _____</p> <p>Endereço _____</p> <p>Número_de_peça _____</p> <p>Homol _____</p> <p>N.º_de_série _____</p> <p>Aaaa</p> <p>V xxxx dd/mm/yyyy</p>
---	--

15 **Identificação do sensor**

<p>Identificador de bloco</p> <p>Número de série do sensor</p> <p>Número de homologação do sensor</p> <p>Data da primeira instalação do sensor</p>	<p>- - - - - -I- - - - -</p> <p>I N.º_de_série _____</p> <p>Homol _____</p> <p>dd/mm/aaaa»</p>
--	--

10.2 A secção 3.1. «Actividades de condutor, da impressão diária dos cartões» passa a ter a seguinte redacção:

«3.1. Actividades de condutor, da impressão diária dos cartões

PRT\_007 As actividades de condutor, na impressão diária do cartão, devem respeitar o seguinte formato:

1	Data e hora de impressão do documento
2	Tipo de impressão
3	Identificação do controlador (se inserido um cartão de controlo na VU)
3	Identificação do condutor (com base no cartão que é alvo da impressão)
4	Identificação do veículo (veículo do qual a impressão é tomada)

5	Identificação da VU (VU da qual a impressão é tomada)
6	Última calibração desta VU
7	Último controlo a que o condutor foi sujeito
8	Delimitador das actividades de condutor
8a	“Condição fora de âmbito” no início deste dia
8.1a / 8.1b / 8.1c / 8.2 / 8.3 / 8.3a / 8.4	Actividades do condutor por ordem de ocorrência
11	Delimitador da síntese diária
11.4	Lugares introduzidos, por ordem cronológica
11.5	Totais de actividade
12.1	Incidentes ou falhas, com base no delimitador do cartão
12.4	Registos de incidente/falha (últimos 5 incidentes ou falhas memorizados no cartão)
13.1	Incidentes ou falhas, com base no delimitador da VU
13.4	Registos de incidente/falha (últimos 5 incidentes ou falhas memorizados ou em curso na VU)
21.1	Lugar do controlo
21.2	Assinatura do controlador
21.5	Assinatura do condutor»

10.3 A secção 3.2. «Actividades de condutor, da impressão diária da VU» passa a ter a seguinte redacção:

«Secção 3.2 Actividades de condutor, da impressão diária da VU

PRT\_008 As actividades de condutor, na impressão diária da VU, devem respeitar o seguinte formato:

1	Data e hora de impressão do documento
2	Tipo de impressão
3	Identificação do titular do cartão (para todos os cartões inseridos na VU)
4	Identificação do veículo (veículo do qual a impressão é tomada)
5	Identificação da VU (VU da qual a impressão é tomada)
6	Última calibração desta VU
7	Último controlo neste aparelho de controlo
9	Delimitador das actividades de condutor
10	Delimitador da ranhura do condutor principal (ranhura 1)
10a	“Condição fora de âmbito” no início deste dia
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Actividades por ordem cronológica (ranhura do condutor principal)

10	Delimitador da ranhura do ajudante (ranhura 2)
10a	“Condição fora de âmbito” no início deste dia
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Actividades por ordem cronológica (ranhura do ajudante)
11	Delimitador da síntese diária
11.1	Síntese dos períodos sem cartão na ranhura do condutor principal
11.4	Lugares introduzidos, por ordem cronológica
11.6	Totais de actividade
11.2	Síntese dos períodos sem cartão na ranhura do ajudante
11.4	Lugares introduzidos, por ordem cronológica
11.8	Totais de actividade
11.3	Síntese das actividades de um condutor, incluídas ambas as ranhuras
11.4	Lugares introduzidos por este condutor, por ordem cronológica
11.7	Totais de actividade para este condutor
13.1	Delimitador de incidentes/falhas
13.4	Registos de incidente/falha (últimos 5 incidentes ou falhas memorizados ou em curso na VU)
21.1	Lugar do controlo
21.2	Assinatura do controlador
21.3	Das horas (espaço disponível para um condutor sem cartão indicar os períodos pertinentes)
21.4	Às horas cujos períodos são relevantes para si próprio)
21.5	Assinatura do condutor»

## 11. ALTERAÇÕES AO APÊNDICE 7 (PROTOCOLOS APLICÁVEIS AO DESCARREGAMENTO DE DADOS)

11.1 A nota de pé de página na secção 2.1 associada ao procedimento de descarregamento de dados passa a ter a seguinte redacção:

«1) O cartão inserido desencadeia os devidos direitos de acesso à função de descarregamento e aos dados. Contudo, deve ser possível descarregar dados de um cartão de condutor inserido numa das ranhuras da VU quando não está inserido outro cartão na outra ranhura.»

## 12. ALTERAÇÕES AO APÊNDICE 9 (HOMOLOGAÇÃO DE TIPO - RELAÇÃO DOS ENSAIOS MÍNIMOS REQUERIDOS)

12.1 No capítulo I, a seguinte norma ISO é adicionada ao primeiro parágrafo:

«1.2. Referências

ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006 Veículos rodoviários — Sistemas tacográficos — 3.ª parte: Interface do sensor de movimentos (com as unidades-veículo)».

12.2 No capítulo II «ENSAIOS DE FUNCIONALIDADE DA UNIDADE-VEÍCULO», é aditado o seguinte novo requisito à secção 3 dos ensaios de funcionalidade a realizar:

«3.36 Interface do sensor de movimentos, requisitos conexos 001a, requisito 099»

12.3 No capítulo II é aditado o seguinte novo requisito:

**«Ensaio de funcionalidade (VU)**

3.37 Verificação que a VU detecta, regista e memoriza o(s) incidente(s) e/ou falha(s) definidos pelo fabricante da VU quando um sensor de movimentos emparelhado reage a campos magnéticos que perturbam a detecção do movimento do veículo, requisito 161a.»

12.4 No capítulo III é aditado o seguinte novo requisito:

**Ensaio de funcionalidade (sensor de movimentos)**

«3.5 Verificação que o sensor de movimentos é imune ao campo magnético. Em alternativa, verificação que o sensor de movimentos reage a campos magnéticos que perturbam a detecção de movimentos do veículo de forma a que uma VU emparelhada possa detectar, registar e memorizar falhas do sensor, requisito conexo 161a.»

12.5 No capítulo III «ENSAIOS DE FUNCIONALIDADE DO SENSOR DE MOVIMENTOS», é aditado o seguinte novo requisito à secção 3 dos ensaios de funcionalidade a realizar:

«3.4. Interface da unidade-veículo, requisito 001a.»

**13. ALTERAÇÕES AO APÊNDICE 12 (ADAPTADOR PARA VEÍCULOS M1 E N1)**

Na secção 7.2 do capítulo VII é aditado o seguinte novo requisito:

«3.3 Verificação que o adaptador é imune aos campos magnéticos. Em alternativa, verificação que o adaptador reage a campos magnéticos que perturbam a detecção de movimentos do veículo de forma a que uma VU conectada possa detectar, registar e memorizar falhas do sensor, requisito conexo 161a.»

---