

DECLARAÇÃO DE EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE: Esta série de perguntas e respostas foi elaborada pelos serviços da Comissão sem, contudo, vincular a Comissão Europeia. Apenas o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para interpretar perentoriamente o direito da União.

I. Regresso do condutor

1. Como devem ser entendidos e comprovados os termos «local de residência», «centro operacional» e «a que o condutor está normalmente afetado»? O que acontece quando uma empresa está estabelecida em vários Estados-Membros ou fora da UE?

Artigo 8.º, n.º 8-A

Em conformidade com o disposto no artigo 26.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 e no artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, deve entender-se por «local de residência» o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais. Todavia, no caso de um condutor cujos vínculos profissionais se situem num local diferente daquele em que tem os seus vínculos pessoais, que realize atividades de transporte em diferentes Estados-Membros e que, por esse facto, é levado a residir alternadamente em diferentes locais situados em diferentes Estados-Membros, deve considera-se que o local de residência desse condutor se situa no local onde tem os seus vínculos pessoais, na condição de essa pessoa aí regressar regularmente, por exemplo, por motivos familiares.

O termo «centro operacional» não está definido na legislação da UE relativa ao transporte rodoviário. Em conformidade com o artigo 8.º, n.º 8-A, o «centro operacional» onde o condutor deve poder regressar é o local ao qual está normalmente afetado, isto é, o local onde o seu trabalho é organizado, onde o seu período de repouso semanal começa e ao qual regressa regularmente, no território do Estado-Membro onde o seu empregador dispõe de um estabelecimento efetivo e estável, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. As condições relativas ao estabelecimento eficaz e estável dos transportadores rodoviários são definidas no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Estas exigem, designadamente, que a empresa disponha de instalações onde conserve os seus principais documentos, nomeadamente os documentos contabilísticos, os documentos de gestão do pessoal ou os documentos que contenham dados relativos ao tempo de condução e aos períodos de repouso dos seus condutores.

Se a empresa estiver estabelecida em diferentes Estados-Membros, em conformidade com os requisitos definidos no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, o condutor deve regressar ao centro operacional ao qual está normalmente afetado. Se a empresa estiver estabelecida fora da UE, o centro operacional pode situar-se no país terceiro, que, para efeitos do regulamento, só poderá ser a Suíça ou um país terceiro signatário do Acordo EEE, por força do artigo 2.º, n.º 2, alínea b).

2. Durante quanto tempo a empresa de transporte deve conservar registos que documentem que o trabalho do condutor foi organizado de modo que este possa regressar ao local de residência ou ao centro operacional da empresa?

Artigo 8.º, n.º 8-A

Nos termos do artigo 33.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, a empresa deve conservar os registos do tacógrafo durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização. Os registos do tempo de trabalho devem ser conservados durante, pelo menos, 2 anos, conforme previsto no artigo 9.º, alínea b), da Diretiva 2002/15/CE. Estes registos devem incluir os documentos relativos à organização do regresso do condutor, uma vez que, o mais tardar a partir de 2 de fevereiro de 2022, esta obrigação será sujeita a controlos nas instalações da empresa, de acordo com o anexo I, parte B, da Diretiva 2006/22/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2020/1057.

3. A obrigação de regresso ao «domicílio» do condutor aplica-se a veículos alugados noutros Estados-Membros e a condutores de transporte de passageiros?

Artigo 8.º, n.º 8-A

O Regulamento (CE) n.º 561/2006, designadamente o seu artigo 8.º, n.º 8-A, que regula as relações entre condutores empregados e empregadores no que diz respeito à organização do regresso do condutor ao «domicílio», aplica-se ao transporte rodoviário de mercadorias ou passageiros, independentemente de os veículos serem alugados ou propriedade do empregador e de se destinarem ao transporte de passageiros ou mercadorias.

4. O que se entende por «período de repouso superior a 45 horas a título de compensação» que um condutor deve gozar após dois períodos de repouso semanais reduzidos em duas semanas consecutivas, nos termos do artigo 8.º, n.º 8-A, segundo parágrafo? Quando deve começar o período de repouso de compensação?

Artigo 8.º, n.º 8-A

Após dois períodos de repouso semanais reduzidos gozados em duas semanas consecutivas fora do Estado-Membro onde se encontra estabelecido, de acordo com o artigo 8.º, n.º 6, o condutor deve poder voltar a gozar um período de repouso semanal regular de, pelo menos, 45 horas. Nos termos do artigo 8.º, n.º 6-B, este período de repouso semanal regular deve ser precedido de um período de repouso que compense os dois períodos de repouso semanais reduzidos gozados nas duas semanas precedentes. Por exemplo, um condutor pode gozar dos seguintes períodos de repouso:

Semana 1: 24 horas

Semana 2: 25 horas

Semana 3: 21 + 20 + 45 horas, em que 21 horas é o período de compensação para a semana 1 e 20 horas é o período de compensação para a semana 2.

O período de repouso semanal regular na semana 3 deve começar, o mais tardar, no fim de seis períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior (6x24 h), conforme exigido pelo artigo 8.º, n.º 6. Tal significa que o período de compensação para os períodos de repouso reduzidos anteriores deve ser concluído antes do final desse período de 6x24 horas, altura em que começa o período de repouso semanal regular.

II. Proibição de gozar um período de repouso semanal regular na cabina do veículo

5. Um condutor independente pode gozar do período de repouso semanal regular no veículo?

Artigo 8.º, n.º 8

Em termos gerais, o Regulamento (CE) n.º 561/2006 aplica-se a todos os condutores, sejam eles empregados ou independentes, que efetuam operações de transporte em veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do regulamento. Tal inclui a proibição de gozar um período de repouso semanal regular na cabina do veículo. Esta medida justifica-se pelo objetivo de evitar a fadiga dos condutores (empregados ou independentes) e de eliminar riscos para a segurança rodoviária.

É verdade que certas disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006 não se aplicam a condutores independentes, por exemplo, o artigo 8.º, n.º 8-A, que regula as relações entre condutores empregados e empregadores no que diz respeito à organização do regresso dos condutores ao «domicílio» (ver pergunta 4). Tal não acontece, porém, no caso da proibição de gozar um período de repouso semanal regular na cabina do veículo. Neste caso, o condutor independente deve assumir quaisquer despesas de alojamento fora do veículo.

III. Períodos de repouso diário e semanal reduzido

6. Um condutor goza dois períodos consecutivos de repouso semanal reduzido (2 x 24 horas) fora do Estado-Membro onde se encontra estabelecido. Quando o condutor regressa ao domicílio, goza um período de compensação (2 x 21 horas) e um período de repouso semanal regular (45 horas). Depois de regressar ao domicílio, o condutor tem de gozar o período de repouso diário (9 ou 11 horas), em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2, antes de iniciar o período de repouso de compensação e o período de repouso semanal regular?

Artigo 8.º, n.º 6

O objetivo do artigo 8.º, n.ºs 6 e 6-B, é permitir que os condutores que efetuam operações internacionais de longo curso cheguem ao domicílio para beneficiar de um período de repouso mais longo, que consiste no período de repouso semanal regular de, pelo menos, 45 horas e de um período de compensação para dois períodos de repouso semanal reduzido que possam ter gozado nas duas semanas precedentes.

No entanto, estas disposições não prejudicam o disposto no artigo 8.º, n.º 2, segundo o qual o período de repouso diário que um condutor pode gozar a cada período de 24 horas após o final do período de repouso diário ou semanal pode ser alargado para perfazer um período de repouso semanal regular ou um período de repouso semanal reduzido, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 3.

Tal significa que mesmo que o artigo 8.º, n.º 3, não mencione expressamente esta possibilidade, o mesmo se aplica à situação em que o período de repouso semanal regular é gozado em conjunto com compensações por períodos de repouso semanal reduzido precedentes.

7. Um condutor pode gozar mais de dois períodos de repouso semanal reduzido dentro do período de referência de quatro semanas estabelecido no artigo 8.º, n.º 6, terceiro parágrafo? É necessário compensar todos os períodos de repouso semanal reduzido?

Artigo 8.º, n.º 6

O artigo 8.º, n.º 6, estabelece que:

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

e que:

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

O termo «pelo menos» significa que o condutor pode gozar mais períodos de repouso semanal que o mínimo exigido durante os períodos de referência de 2 ou 4 semanas.

Em determinadas condições, o artigo 8.º, n.º 6, permite gozar dois períodos de repouso semanal reduzido em duas semanas consecutivas. Não obstante, nada impede o condutor de gozar outros períodos de repouso de 24 horas ou mais durante estas duas semanas consecutivas.

Se num período de referência superior a 4 semanas um condutor gozar mais de 2 períodos de repouso semanal reduzido, os períodos de repouso semanal reduzido adicionais não têm de ser compensados. Por outro lado, os mesmos não têm efeito na obrigação de compensação para os dois períodos de repouso semanal reduzido, conforme exigido pelo artigo 8.º, n.º 6-B. Se houver mais de 2 períodos de repouso semanal reduzido, o período de repouso semanal reduzido gozado mais próximo do prazo exigido de seis períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior, estabelecido no artigo 8.º, n.º 6, deve ser considerado o período de repouso semanal reduzido a compensar.

Por exemplo, num período de quatro semanas consecutivas, um condutor pode gozar os períodos de repouso semanal mínimos exigidos combinados com períodos de repouso adicionais na seguinte sequência:

Semana 1: 45 horas (por exemplo, sábado a segunda-feira)

Semana 2: 24 horas (o mais tardar: domingo a segunda-feira)

Semana 3: 24 horas (por exemplo, quarta-feira a quinta-feira) e 27 horas (o mais tardar: domingo a segunda-feira)

Semana 4: 21+18 (sexta-feira a domingo) +45 horas (o mais tardar: domingo a terça-feira) (os períodos de repouso de 21 h e 18 h são compensações para dois períodos de repouso semanal reduzido gozados nas semanas 2 e 3 [domingo a segunda-feira], nos termos do artigo 8.º, n.º 6-B, ao passo que o período de repouso adicional gozado na semana 3 [quarta-feira a quinta-feira] não tem de ser compensado).

8. O condutor pode gozar o período de repouso diário e semanal reduzido na cabina do veículo?

Artigo 8.º

Nos termos do artigo 8.º, n.º 8, os períodos de repouso semanal regular e quaisquer períodos de repouso semanal de duração superior a 45 horas gozados a título de compensação por um período de repouso

semanal reduzido anterior não podem ser gozados num veículo. Tal significa que o condutor pode, pelo contrário, optar por gozar o período de repouso diário e/ou o período de repouso semanal reduzido no veículo.

O artigo 4.º, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 561/2006 define «repouso» como um período ininterrupto durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo. Desta definição, deduz-se claramente que um período de repouso diário ou semanal reduzido só pode ser gozado no veículo quando este se encontra imobilizado, uma vez que é a única circunstância que permite ao condutor dispor livremente do seu tempo.

Além disso, o artigo 8.º, n.º 8, exige que o período de repouso semanal regular e quaisquer períodos de repouso semanal de duração superior a 45 horas sejam gozados num alojamento apropriado e adequado do ponto de vista do género, com instalações de dormida e sanitárias adequadas. Como se explica no considerando 13 do Regulamento (UE) 2020/1054, tal é necessário para garantir que os «condutores têm condições de repouso adequadas». Este princípio é igualmente aplicável aos períodos de repouso diário e semanal reduzido que, conseqüentemente, só podem ser gozados no veículo se este tiver instalações de dormida adequadas. Tal está em consonância com os objetivos orientadores de garantir condições de trabalho adequadas para os condutores e de melhorar a segurança rodoviária.

IV. Possibilidade de exceder o tempo de condução em circunstâncias excepcionais

- 9. Nos termos do artigo 12.º, segundo e terceiro parágrafos, um condutor pode derrogar o disposto no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 8.º, n.º 2, e exceder o tempo de condução diário e semanal. Se o tempo de condução diário acumulado do condutor for inferior ao máximo permitido, este pode fazer uso da derrogação do disposto no artigo 8.º, n.º 2, sem ter de exceder o tempo de condução diário ou semanal? Se, devido ao uso desta derrogação, o condutor iniciar o seu período de repouso mais tarde do que no fim dos seis períodos de 24 horas a contar do período de repouso semanal anterior, tal constitui uma violação do regulamento?**

Artigo 12.º

O objetivo da derrogação é permitir que o condutor, em circunstâncias excepcionais, possa gozar do seu repouso semanal no «domicílio» (isto é, no local de residência do condutor ou no centro operacional do empregador), e não num local que se encontre até 2 horas de distância do seu «domicílio». Permite derrogar os limites de tempo de condução (artigo 6.º, n.ºs 1 e 2) e/ou a obrigação de gozar um período de repouso diário no prazo de 24 horas a contar do fim do período de repouso anterior (artigo 8.º, n.º 2). Por vezes, um condutor poderá não observar quer o artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, quer o artigo 8.º, n.º 2, mas não necessariamente. Noutros casos, por exemplo, quando o condutor possa conduzir mais 1 ou 2 horas sem exceder o tempo de condução diário máximo de 9 ou 10 horas estabelecido no artigo 6.º, n.º 1, e o tempo de condução semanal máximo de 56 horas estabelecido no artigo 6.º, n.º 2, a derrogação será limitada ao artigo 8.º, n.º 2.

No entanto, o artigo 12.º não permite que um condutor derroge a obrigação de iniciar um período de repouso semanal o mais tardar no fim de seis períodos de 24 horas a contar do final do período de repouso semanal anterior, conforme definido no segundo parágrafo do artigo 8.º, n.º 6. Consequentemente, a derrogação deve ser usada com cuidado.

Por exemplo, se um condutor tiver terminado o período de repouso semanal anterior às 8h00 de uma segunda-feira, deve iniciar o período de repouso semanal seguinte às 8h00 de domingo. Se no sábado (o sexto período de 24 horas de trabalho) um condutor começasse a conduzir às 8h00 e conduzisse durante 12 horas (10 horas permitidas + máximo de 2 horas ao abrigo da derrogação), gozando as pausas obrigatórias (neste exemplo, 2 horas no total), poderia chegar ao «domicílio» por volta das 22h00 de sábado. Tal permitiria ao condutor iniciar o seu período de repouso semanal dentro do período de tempo previsto no artigo 8.º, n.º 6.

10. Como se deve entender a derrogação do disposto no artigo 8.º, n.º 2, estabelecida no artigo 12.º, segundo e terceiro parágrafos? É possível reduzir o período de repouso diário para um período definido (1 ou 2 horas) a fim de obter uma compensação no fim da terceira semana a contar da semana em questão?

Artigo 8.º, n.º 2, e artigo 12.º

O artigo 8.º, n.º 2, exige que um condutor goze um período de repouso diário (de pelo menos 9 horas para período de repouso reduzido ou de pelo menos 11 horas para período de repouso regular) no prazo de 24 horas após o final do período de repouso diário ou semanal precedente.

A derrogação prevista nos termos do artigo 12.º não permite encurtar a duração de um período de repouso diário. Não obstante, pode levar a uma situação em que, devido a um tempo de condução alargado (de 1-2 horas) necessário para o condutor chegar ao «domicílio» devido a circunstâncias excecionais, um condutor não seja capaz de concluir o período de repouso diário no prazo de 24 horas após o final do período de repouso diário ou semanal precedente, tal como previsto no artigo 8.º, n.º 2. Neste caso, o período de repouso diário seria concluído, sem ser reduzido, após o período de 24 horas a contar do fim do período de repouso diário anterior, em derrogação ao artigo 8.º, n.º 2. Este período de repouso diário pode ser alargado para perfazer um período de repouso semanal, como previsto no artigo 8.º, n.º 3, desde que esse período de repouso semanal comece o mais tardar no fim de seis períodos de 24 horas, conforme exigido pelo artigo 8.º, n.º 6.

11. Como devem ser compensadas as horas de condução adicionais devido a circunstâncias excecionais (por exemplo, uma hora de condução suplementar deve ser compensada por uma hora de repouso adicional)? A pausa de 30 minutos também tem de ser compensada, ou apenas o tempo de condução adicional?

Artigo 12.º, segundo, terceiro e quinto parágrafos

Conforme disposto no artigo 12.º, quinto parágrafo, do regulamento, qualquer período que ultrapasse o tempo de condução no âmbito desta derrogação tem de ser compensado mediante um período de repouso equivalente, gozado em conjunto com outro período de repouso no prazo de 3 semanas a contar do uso da derrogação.

As pausas não têm de ser compensadas, apenas o tempo de condução suplementar.

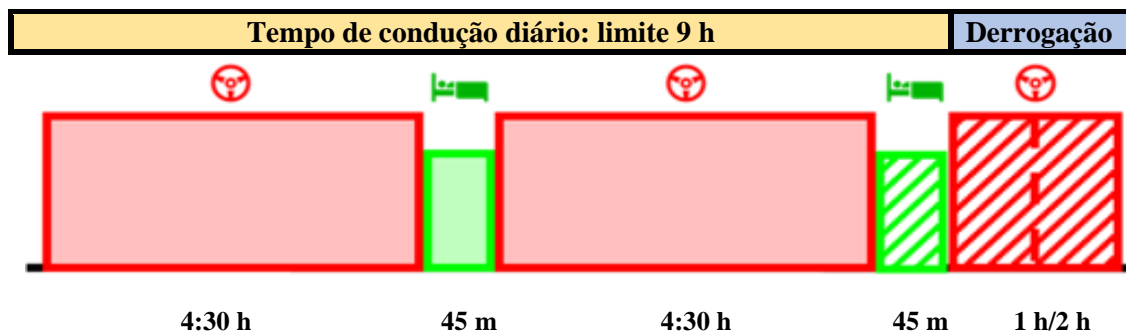
Por exemplo, se um condutor tiver conduzido mais 1,5 horas do que o limite de tempo de condução diário permitido, deve ser compensado por este tempo de condução prolongado mediante a adição de 1,5 horas de tempo de repouso a um dos seus períodos de repouso semanal ou diário antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.

12. Se um condutor fizer uso da derrogação nos termos do artigo 12.º, após 4,5 horas de condução deve fazer uma pausa de 30 ou 45 minutos antes da condução adicional?

Artigo 12.º

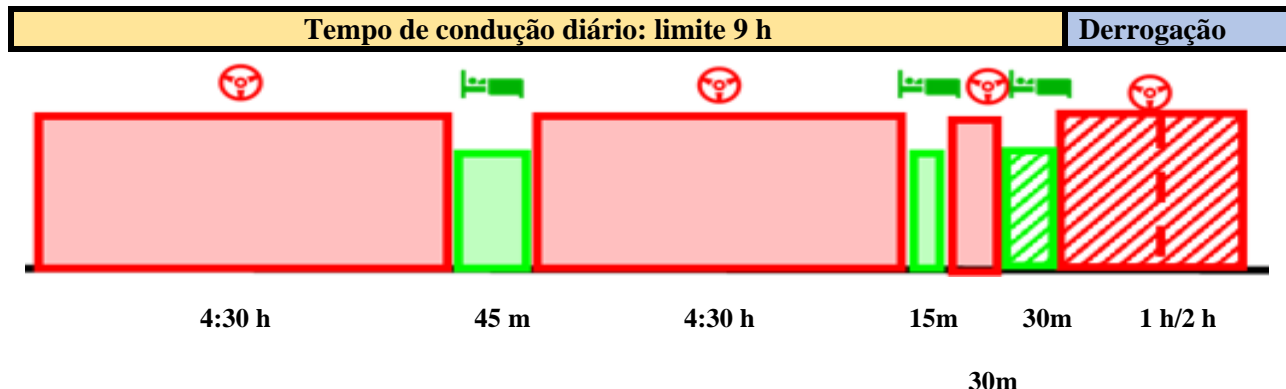
O artigo 7.º, primeiro parágrafo, exige que o condutor goze uma pausa de pelo menos 45 minutos após um período de condução de 4,5 horas. O artigo 12.º, parágrafos 2 a 5, não permite derrogar desta obrigação. Consequentemente, após 4,5 horas de condução e antes do período de condução seguinte, o condutor deve fazer uma pausa de 45 minutos. Caso o condutor tenha feito uma pausa de 45 minutos (ou de 30 minutos após uma pausa de 15 minutos anterior) e necessite de continuar a conduzir durante 1-2 horas após a mesma, o condutor não é obrigado a fazer uma pausa adicional de 30 minutos antes de retomar a condução suplementar. Caso tenha permissão para conduzir 10 horas durante o dia e já tiver atingido o limite de tempo de condução diário e necessite de continuar a conduzir entre 1 e 2 horas para chegar ao «domicílio» para gozar o período de repouso semanal, tem de fazer uma pausa adicional de 30 minutos antes desta condução suplementar. No entanto, não é necessária uma pausa adicional de 30 minutos quando o tempo de condução diário excedido do condutor for inferior a uma hora.

Exemplo 1: o condutor conduziu durante 4,5 horas e depois fez uma pausa de 45 minutos; depois conduziu durante mais 4,5 horas e fez outra pausa de 45 minutos. Atingiu o limite diário de 9 horas de condução, mas precisa de continuar a conduzir entre 1 e 2 horas para chegar ao «domicílio». Neste caso, o condutor pode retomar a condução após uma pausa de 45 minutos na sequência do segundo período de condução de 4,5 horas.

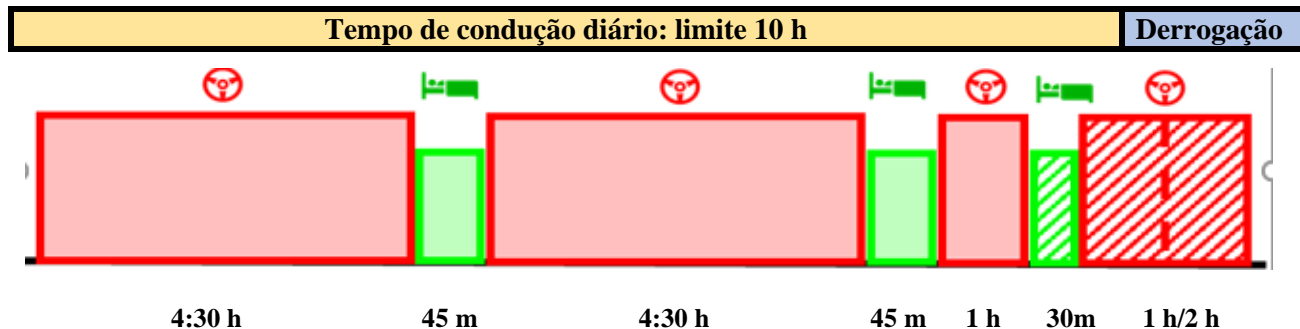


Exemplo 2: o condutor conduziu durante 4,5 horas e depois fez uma pausa de 45 minutos; em seguida, conduziu durante mais 4 horas e gozou uma pausa de 15 minutos antes de continuar a conduzir durante mais 30 minutos, após os quais parou para gozar uma pausa de 30 minutos. Este procedimento está em conformidade com o artigo 7.º, que permite a divisão de uma pausa de pelo menos 45 minutos em duas partes, ou seja, uma pausa de pelo menos 15 minutos seguida de uma pausa de pelo menos 30 minutos. Se

após esta pausa de 30 minutos o condutor continuar a conduzir durante 1 ou 2 horas suplementares para chegar ao «domicílio», não tem de fazer uma pausa adicional de 30 minutos.



Exemplo 3: o condutor conduziu durante 4,5 horas e depois fez uma pausa de 45 minutos; depois conduziu durante mais 4,5 horas e fez outra pausa de 45 minutos. Se o seu limite de tempo de condução diário for de 10 horas, pode continuar a conduzir durante mais 1 hora. Se após esta hora de condução tiver de conduzir por um período adicional de 1 a 2 horas para chegar ao «domicílio», tem de fazer uma nova pausa de 30 minutos antes da condução suplementar.



Em todos os exemplos acima, o condutor pode gozar a pausa obrigatória em duas partes, ou seja, uma pausa de pelo menos 15 minutos seguida de uma pausa de pelo menos 30 minutos repartidos pelo período de 4,5 horas de condução, conforme previsto no artigo 7.º, segundo parágrafo. Tal não tem efeito na obrigação (ou não) de fazer uma pausa adicional de 30 minutos antes de prolongar o tempo de condução 1-2 horas.

V. Tripulação múltipla

13. Como se deve registar uma pausa de 45 minutos num veículo em movimento para o segundo condutor de uma tripulação múltipla, tendo em conta que o tacógrafo digital regista automaticamente a disponibilidade para o condutor? Em que intervalo o condutor pode gozar a pausa de 45 minutos, isto é, no início, no final do período de disponibilidade ou em qualquer intervalo do período de disponibilidade?

Artigo 7.º

O artigo 7.º, primeiro parágrafo, exige que o condutor goze uma pausa, o mais tardar, após um período de condução de 4,5 horas. Esta pausa deve, portanto, seguir-se imediatamente ao período de condução.

Um condutor que conduza em equipa (tripulação múltipla) pode efetuar a sua pausa de 45 minutos num veículo em movimento, desde que o condutor que goza a pausa não esteja envolvido na prestação de assistência ao condutor que conduz o veículo.

Uma vez que as versões atuais dos tacógrafos não permitem o registo de pausas em veículos em movimento, é prática comum entre as autoridades responsáveis pela aplicação da lei considerar o período consecutivo de 45 minutos da disponibilidade do condutor numa situação de tripulação múltipla como pausa.

14. É possível fazer uma pausa descontínua numa situação de tripulação múltipla?

Artigo 7.º

A possibilidade de fazer uma pausa de pelo menos 45 minutos em duas partes, que tem de ser de pelo menos 15 minutos seguida de pelo menos 30 minutos, não está limitada à situação de condução não acompanhada. Por conseguinte, em princípio, os condutores que conduzam em equipa (tripulação múltipla) também podem dividir as pausas.

No entanto, parece impraticável dividir a pausa em situações de tripulação múltipla, pois tal significaria que o segundo condutor conduz durante apenas 15 minutos enquanto o primeiro condutor efetua uma pausa e, em seguida, cede a condução ao primeiro condutor, ou que o primeiro condutor efetua a pausa de 15 minutos durante todo o período de condução de 4,5 horas do outro condutor.

VI. Tacógrafos

15. Como é que as autoridades responsáveis pela aplicação da lei podem fazer cumprir o registo de operações de carga e descarga se os condutores não têm a obrigação jurídica de realizar estes registos?

Artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014

A segunda versão de tacógrafos inteligentes deve incluir uma nova funcionalidade que regista automaticamente a posição do veículo durante operações de carga e descarga do veículo. O registo da localização deve ser acionado pelo condutor, que terá de indicar uma operação de carga, descarga ou carga/descarga simultânea para realizar o registo da localização. Esta operação deve ser realizada manualmente através do menu do tacógrafo.

Efetivamente, o Regulamento (UE) n.º 165/2014 não obriga explicitamente os condutores a registar operações de carga e descarga. No entanto, as atividades de registo são uma parte importante do trabalho do condutor, e um conjunto completo de registos é importante para assegurar que os controlos são eficientes em termos de custos e mais simples. Consequentemente, é crucial que os condutores recebam instruções adequadas para utilizar todas as funcionalidades dos tacógrafos inteligentes, a fim de assegurar a existência de um conjunto completo de registos e evitar controlos demorados, em particular na estrada.