



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-Lei n.º 57/2021

de 13 de julho

*Sumário:* Altera o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias.

O Governo criou o grupo de trabalho para a avaliação das condições de cargas e descargas nos operadores logísticos e portos marítimos, através do Despacho n.º 7580-A/2019, de 26 de agosto, com o objetivo de avaliar o funcionamento das operações de carga e descarga no transporte rodoviário de mercadorias, visando a sua regulamentação.

O referido grupo de trabalho, coordenado por um representante da área governativa das infraestruturas e da habitação, e composto por intervenientes relevantes do setor do transporte rodoviário de mercadorias, incluindo associações representativas dos transportadores, associações representativas das empresas de distribuição, carregadores e associações sindicais, decidiu propor ao Governo um modelo de autorregulamentação para as matérias em referência, incluindo, para além das operações de carga e descarga, a regulação e regulamentação dos respetivos tempos de espera.

Assim, no dia 2 de dezembro de 2019, os membros do referido grupo de trabalho celebraram um acordo-quadro que incluiu, de acordo com o modelo de autorregulamentação consensualizado, entre outras, as matérias relativas aos tempos de espera e cargas e descargas, considerando a clarificação da responsabilidade dos diversos intervenientes nas operações de transporte, no âmbito da cadeia logística e, ainda, a regulamentação convencional, designadamente o contrato coletivo de trabalho vertical em vigor, no que respeita aos motoristas do transporte rodoviário de mercadorias e a legislação laboral aplicável.

Este acordo-quadro previa a criação e funcionamento de uma comissão de acompanhamento para avaliação do modelo de autorregulamentação consensualizado, que vigorou durante um período probatório, inicialmente estabelecido entre 6 de janeiro e 30 de junho de 2020 e depois, por força dos condicionalismos impostos pela pandemia da doença COVID-19, até setembro de 2020. Esta comissão de acompanhamento entregou ao Governo um relatório final, datado de 12 de outubro de 2020, apresentando as suas conclusões e propostas de atuação.

Decorrido o referido período probatório e recolhida informação sobre a aplicabilidade e eficácia das cláusulas acordadas, obtida através de diversas denúncias feitas pelos motoristas através do preenchimento do formulário elaborado com essa finalidade pela comissão de acompanhamento e ainda através de visitas inspetivas que esta comissão realizou a algumas empresas, cumpria ponderar se o modelo de autorregulamentação seria suficiente ou se subsistem matérias que, tendo em conta os objetivos de política pública expressos no acordo-quadro e relacionados com questões que visam a melhoria da eficiência da economia nacional, aconselham uma intervenção legislativa.

Ora, de acordo com a análise da comissão de acompanhamento da implementação do acordo-quadro, os resultados, obtidos com base em dados recolhidos através de formulários, questionários e ações de fiscalização, têm vindo a revelar-se insuficientes para o cumprimento dos objetivos de política pública assumidos como pressupostos do referido acordo-quadro. Ademais, tem-se verificado que os tempos de espera excessivos se têm revelado prejudiciais para a economia nacional e para a produtividade empresarial.

Face à circunstância descrita, considera-se adequado proceder à alteração do teor atual do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, consagrando normativos relativos às matérias relacionadas com cargas e descargas, tempos de espera, fiscalização e regime sancionatório.

O presente decreto-lei tem em conta que o contrato de transporte rodoviário de mercadorias é um contrato de direito privado, pelo que se conforma, designadamente, com os limites consagrados no artigo 61.º da Constituição.



Assim, considerando os limites constitucionais quanto à liberdade de iniciativa económica privada, as normas relativas à responsabilidade pelas operações de carga e descarga são estabelecidas a nível supletivo, deixando margem para que as partes, no âmbito da sua liberdade de auto-organização, possam convencionar em sentido contrário. Por outro lado, tendo em conta a necessidade de preservar as regras relativas à segurança no trabalho, caso o transportador assuma tal responsabilidade, deve assegurar que os trabalhadores responsáveis pelas operações em causa — que não motoristas — recebam a formação profissional adequada.

No que respeita aos tempos de espera, consagrando o princípio da reciprocidade, estabelece-se o regime indemnizatório, por incumprimento contratual, e não sancionatório, com base nas tabelas já testadas no acordo-quadro em vigor.

O regime sancionatório está de acordo com o regime geral, respeitando os respetivos limites, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.

O presente decreto-lei foi sujeito a apreciação pública, mediante publicação na separata n.º 5 do *Boletim do Trabalho e Emprego* de 9 de abril de 2021.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente decreto-lei procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2008, de 28 de julho, que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias.

#### Artigo 2.º

##### Alteração ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro

O artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias e das operações de carga e descarga de mercadorias realizadas em território nacional, incluindo dos tempos de espera, sejam elas relacionadas com transportes nacionais ou internacionais.»

#### Artigo 3.º

##### Aditamento ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro

São aditados ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual, os artigos 23.º-A, 23.º-B, 23.º-C, 23.º-D, 23.º-E, 23.º-F, 23.º-G, 23.º-H e 23.º-I, com a seguinte redação:

«Artigo 23.º-A

##### Tempo de espera

1 — Considera-se tempo de espera o período durante o qual o motorista se registre no cliente e esteja disponível para:

a) Que seja dado início às operações de carga e descarga, o que corresponde ao tempo de espera inicial; ou



b) Sair das instalações do cliente depois de efetuada a operação de carga ou de descarga, o que corresponde ao tempo de espera final.

2 — O tempo máximo de espera estabelecido para realizar cada operação de carga e de descarga da mercadoria, que inclui o tempo de espera inicial e o tempo de espera final, é de duas horas, contabilizadas a partir da hora previamente acordada ou agendada entre o expedidor, o destinatário e o transportador.

3 — Caso não tenha sido acordada ou agendada uma hora determinada e a viatura se apresente nas instalações em que a operação de carga ou de descarga deve ter lugar, a contagem do tempo de espera inicia-se a partir da hora de registo da viatura no sistema do carregador, do expedidor ou do destinatário, salvo quanto às entregas a lojas.

4 — O tempo de espera não inclui o tempo necessário à operação de carga e descarga, salvo se contratualizado em sentido diferente entre as partes.

5 — A operação de carga e de descarga deve ser agendada com:

a) 24 horas de antecedência, para o transporte nacional, ou no dia útil precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas;

b) 48 horas de antecedência, para o transporte entre Portugal e Espanha, ou no dia útil precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas; e

c) 72 horas para os restantes transportes internacionais.

6 — Não obstante o disposto no número anterior, deve atender-se a situações de exceção, nomeadamente situações de rutura, intervenções urgentes, intervenções técnicas ou questões de segurança, que limitem a atividade normal e não permitam obedecer à antecedência normal do planeamento.

7 — No caso de o cliente ter informado o transportador sobre o horário de funcionamento do local onde a carga ou a descarga tem lugar e o motorista lá se apresente em momento prévio ao agendado ou durante o respetivo período de encerramento, o tempo de espera só tem início após a indicação de novo horário de agendamento.

8 — O período máximo de espera de duas horas não se aplica aos contratos em vigor que disponham em sentido diferente nesta matéria.

## Artigo 23.º-B

### Responsabilidade pelo tempo de espera

1 — A responsabilidade relativa ao tempo de espera assenta no princípio da reciprocidade e aplica-se em caso de incumprimento por parte do carregador, do expedidor, do destinatário ou do transportador.

2 — Não obstante o disposto no número anterior, é da responsabilidade do expedidor ou do destinatário, conforme se trate de carga ou descarga, respetivamente, garantir que todos os procedimentos necessários a estas operações, nomeadamente os administrativos e aduaneiros, são antecipada e atempadamente cumpridos por forma a respeitar o período de espera de duas horas.

3 — Excetua-se do disposto nos números anteriores o transporte de produtos perecíveis que, pela sua natureza, possa ser agendado em prazo inferior ao das 24 horas.

4 — Quando o tempo de espera de duas horas seja ultrapassado por motivo respeitante ao expedidor ou ao destinatário, o transportador tem direito a uma indemnização a cargo do responsável pelo incumprimento, pelo tempo de paralisação do veículo que não inclui as duas horas do tempo de espera, por cada hora ou fração subsequente, até ao limite de 10 horas, tendo por referência a tabela constante do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

5 — Se a paralisação do veículo for superior a 10 horas por motivo não imputável ao transportador, este tem direito a uma indemnização, a cargo do responsável pelo incumprimento, de acordo com os valores da tabela referida, por cada hora ou fração, acrescidos de 25 % até ao final da paralisação.



6 — Sem prejuízo do estabelecido no artigo 19.º, caso se verifique uma demora superior a duas horas na apresentação da viatura para carregamento ou entrega da carga por motivo imputável ao transportador, o carregador, o expedidor ou o destinatário, consoante o caso, têm direito a uma indemnização que não inclui as duas horas do tempo de espera, a cargo do transportador, de acordo com os valores da tabela constante do anexo ao presente decreto-lei.

7 — Se a demora na entrega da carga pelo transportador for superior a 10 horas, o carregador, o expedidor ou o destinatário, consoante o caso, têm direito a uma indemnização, a cargo do transportador, de acordo com os valores da tabela referida, por cada hora ou fração, acrescidos de 25 % até à concretização da entrega, excetuando as duas horas do tempo de espera.

8 — Os tempos máximos de espera não se aplicam às instalações fabris, quando a origem e o destino das mercadorias sejam terminais portuários, e aos terminais de granéis sólidos e multiúso.

9 — O direito ao pedido de indemnização referido nos n.ºs 4 a 7 prescreve no prazo de um ano, contado a partir da data da operação de carga ou de descarga que lhe dá origem.

### Artigo 23.º-C

#### Cargas e descargas

1 — As operações de carga e de descarga de mercadorias devem ser realizadas pelo expedidor ou pelo destinatário da mercadoria, consoante se trate de carga ou descarga, respetivamente, salvo nos casos previstos na regulamentação coletiva de trabalho em vigor.

2 — Nas situações referidas no número anterior, o expedidor ou o destinatário da mercadoria, consoante o caso, devem recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação para o efeito.

3 — No caso de a operação de carga ou de descarga ser da responsabilidade do transportador, por força de disposição contratual expressa, este deve recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação para o efeito.

4 — Nos termos da regulamentação coletiva de trabalho em vigor, o motorista da empresa de transporte de mercadorias pode:

a) Realizar operações de carga e de descarga na distribuição das mercadorias, entendendo-se como tal a distribuição das mercadorias dos armazéns centrais para as respetivas lojas, mudanças e porta-a-porta;

b) Por razões de segurança, em função da formação específica recebida e da utilização de equipamento específico, proceder às operações de carga e descarga de transporte de combustíveis, granéis e porta-automóveis, sem prejuízo de disposições específicas em matéria de mercadorias de matérias perigosas.

5 — As operações de descarga nas lojas referidas na alínea a) do número anterior só podem ser realizadas pelo motorista com a presença de outra pessoa, sem prejuízo do disposto no n.º 10.

6 — Caso se verifique a existência de danos decorrentes da realização das operações de carga e de descarga, os mesmos são da responsabilidade daquele a quem cabe a sua execução, conforme estabelecido no n.º 1 e nos termos gerais do direito.

7 — Quando a operação de carga e de descarga seja efetuada pelo motorista, nos termos em que a mesma é permitida na regulamentação coletiva de trabalho em vigor, o expedidor ou o destinatário devem disponibilizar todos os meios necessários que possibilitem essa operação, assegurando todas as condições de segurança.

8 — As operações que se realizem dentro do veículo, necessárias à carga ou à descarga da mercadoria, são da responsabilidade de quem as realiza, devendo, no entanto, o expedidor e o destinatário colocar à disposição do operador todos os meios necessários à operação e informá-lo quanto aos meios mecânicos disponíveis e quanto às instruções de segurança a ter em conta no seu manuseio.

9 — Excetuam-se do disposto no número anterior as operações de estiva e amarração, no âmbito das quais o motorista que às mesmas assiste deve aconselhar e intervir.



10 — As operações de carga e de descarga realizadas fora do período normal de funcionamento das instalações do expedidor ou do destinatário são obrigatoriamente acompanhadas por representantes destes, que procedem à abertura e ao encerramento das instalações, inclusive nos postos de combustível.

11 — Nos terminais portuários de contentores, em que a operação de receção tenha sido previamente anunciada e aceite pelo terminal, após o registo de entrada em parque de espera do veículo, se o tempo de paralisação ultrapassar duas horas, excluindo as horas de refeição do terminal, e esta não for da responsabilidade do transportador ou do seu cliente, deve o terminal dar imediata prioridade à descarga do contentor, salvo motivo de força maior que o impeça.

#### Artigo 23.º-D

##### **Cargas e descargas de mercadorias de matérias perigosas**

1 — O trabalhador motorista que transporte matérias perigosas efetua a respetiva operação de carga e descarga quando, por razões de segurança, em função da formação específica recebida e da utilização de equipamento específico, tais operações tenham de ser realizadas pelo trabalhador, designadamente no caso de transporte de mercadorias perigosas, líquidas e gasosas, a granel, transportadas em cisternas.

2 — O trabalhador motorista deve, sempre que solicitado, proceder à emissão de documentação, designadamente de guia de entrega e de nota de receção de mercadoria.

3 — Sempre que nos postos de abastecimento exista tecnologia que permita efetuar a medição do nível de combustível de modo automatizado não pode ser exigido ao motorista a realização manual daquela operação.

#### Artigo 23.º-E

##### **Condições dos motoristas durante o tempo de espera**

1 — O trabalhador motorista tem direito à prestação do trabalho em condições que respeitem a sua segurança e a sua saúde, asseguradas pelo empregador ou, nas situações identificadas pela lei, pela pessoa, individual ou coletiva, que detenha a gestão das instalações em que a atividade é desenvolvida, conforme disposto nos artigos 15.º e 16.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

2 — Os locais onde o trabalhador motorista deve aguardar pela carga e pela descarga da mercadoria devem ser providos de instalações sanitárias e locais de espera com condições de higiene e salubridade, salvo quando tal não seja possível por razões operacionais, caso em que deve ser facultado o acesso às instalações que o expedidor ou o destinatário coloque à disposição dos seus trabalhadores para os referidos efeitos.

#### Artigo 23.º-F

##### **Fiscalização**

São competentes para a fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), e a Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), nas respetivas áreas de atuação, sem prejuízo da competência fiscalizadora específica atribuída a outras entidades.

#### Artigo 23.º-G

##### **Contraordenações**

1 — A violação do disposto nos n.ºs 2 a 5 e 7 do artigo 4.º-A constitui contraordenação muito grave, sendo punível com coima de € 1250 a € 3740 ou de € 5000 a € 15 000, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.



2 — A violação do disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 23.º-C constitui contraordenação muito grave.

3 — A violação do disposto nos n.ºs 5, 7, 8 e 10 do artigo 23.º-C constitui contraordenação grave.

4 — A violação do disposto no n.º 3 do artigo 23.º-D e no n.º 2 do artigo 23.º-E constitui contraordenação leve.

5 — Às infrações previstas no n.º 1 aplica-se o disposto no capítulo IV do Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho, na sua redação atual.

6 — Às infrações previstas nos n.ºs 2 a 4 aplicam-se os artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual.

#### Artigo 23.º-H

##### Processamento das contraordenações

1 — O processamento das contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P., salvo no que respeita às contraordenações laborais, que seguem o regime próprio da Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, na sua redação atual.

2 — A aplicação das coimas é, respetivamente, da competência do conselho diretivo do IMT, I. P., e do inspetor-geral da ACT.

3 — O IMT, I. P., organiza o registo das infrações cometidas nos termos da legislação em vigor, sem prejuízo da competência atribuída à ACT nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 565.º do Código do Trabalho.

4 — A ACT comunica ao IMT, I. P., as contraordenações aplicadas no âmbito do presente decreto-lei.

#### Artigo 23.º-I

##### Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 40 % para o IMT, I. P., ou para a ACT, consoante a entidade que autue as infrações;
- b) 60 % para o Estado.»

#### Artigo 4.º

##### Aditamento de anexo ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro

É aditado um anexo ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual, com a redação constante do anexo I do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

#### Artigo 5.º

##### Alteração sistemática ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro

É aditado ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual, o capítulo IV, com a epígrafe «Das operações de carga e descarga», que integra os artigos 23.º-A a 23.º-I, sendo o atual capítulo IV renumerado como capítulo V.

#### Artigo 6.º

##### Norma revogatória

São revogados os n.ºs 8 e 9 do artigo 4.º-A do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual.



Artigo 7.º

**Republicação**

1 — É republicado, no anexo II do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.

2 — Para efeitos de republicação, onde se lê «diploma» deve ler-se «decreto-lei».

Artigo 8.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor 60 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de junho de 2021. — *António Luís Santos da Costa* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Ana Manuel Jerónimo Lopes Correia Mendes Godinho* — *Hugo Santos Mendes*.

Promulgado em 7 de julho de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 8 de julho de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO I

(a que se refere o artigo 4.º)

ANEXO

(a que se refere o n.º 4 do artigo 23.º-B)

**Tabela**

Categoria	Nacional (€/hora)	Ibérico (€/hora)	Internacional (€/hora)
Veículos com peso igual ou superior a 2,5 toneladas e até 3,5 toneladas	12	13	14
Veículos com peso superior a 3,5 toneladas e até 7,5 toneladas . . . . .	15	16	17
Veículos com peso superior a 7,5 toneladas e até 11 toneladas . . . . .	18	19,5	21
Veículos pesados com peso superior a 11 toneladas e até 19 toneladas	24	25,5	27,5
Veículos pesados com peso superior a 19 toneladas e até 26 toneladas	26	28	30
Veículos pesados com peso superior a 26 toneladas e até 44 toneladas	30	32,5	35
Veículos pesados com peso superior a 44 toneladas . . . . .	34	37	40



ANEXO II

(a que se refere o artigo 7.º)

**Republicação do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro**

CAPÍTULO I

**Disposições gerais**

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias e das operações de carga e descarga de mercadorias realizadas em território nacional, incluindo dos tempos de espera, sejam elas relacionadas com transportes nacionais ou internacionais.

Artigo 2.º

**Noção e âmbito**

1 — O contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias é o celebrado entre transportador e expedidor nos termos do qual o primeiro se obriga a deslocar mercadorias, por meio de veículos rodoviários, entre locais situados no território nacional e a entregá-las ao destinatário.

2 — Para efeitos do número anterior, transportador é a empresa regularmente constituída para o transporte público ou por conta de outrem de mercadorias e expedidor é o proprietário, possuidor ou mero detentor das mercadorias.

3 — Quando, ao abrigo de um único contrato, as mercadorias sejam transportadas em parte por meio rodoviário e em parte por meio aéreo, ferroviário, marítimo ou fluvial, aplica-se à parte rodoviária o regime jurídico constante deste decreto-lei.

4 — Não estão abrangidos pelo disposto no presente decreto-lei os contratos de transporte de envios postais a efetuar no âmbito dos serviços postais e os transportes de mercadorias sem valor comercial.

CAPÍTULO II

**Do contrato de transporte**

Artigo 3.º

**Guia de transporte**

1 — A guia de transporte faz prova da celebração, termos e condições do contrato.

2 — A falta, irregularidade ou perda da guia não prejudicam a existência nem a validade do contrato de transporte.

3 — Quando a mercadoria a transportar for carregada em mais de um veículo ou se trate de diversas espécies de mercadorias ou de lotes distintos, o expedidor ou o transportador podem exigir que sejam preenchidas tantas guias quantos os veículos a utilizar ou quantas as espécies ou lotes de mercadorias.

4 — Presume-se que o transportador atua em nome do expedidor quando, a pedido deste, inscrever na guia de transporte indicações da responsabilidade do expedidor.



**Artigo 4.º****Conteúdo da guia de transporte**

1 — A guia de transporte deve ser emitida em triplicado, assinada pelo expedidor e pelo transportador ou aceite por forma escrita, por meio de carta, telegrama, telefax ou outros meios informáticos equivalentes, e conter os seguintes elementos:

- a) Lugar e data em que é preenchida;
- b) Nome e endereço do transportador, do expedidor e do destinatário;
- c) Lugar e data do carregamento da mercadoria e local previsto para a entrega;
- d) Denominação corrente da mercadoria e tipo de embalagem e, quando se trate de mercadorias perigosas ou de outras que careçam de precauções especiais, a sua denominação nos termos da legislação especial aplicável;
- e) Peso bruto da mercadoria, número de volumes ou quantidade expressa de outro modo.

2 — Quando for caso disso, a guia deve conter também as seguintes indicações:

- a) Prazo para a realização do transporte;
- b) Declaração de valor da mercadoria;
- c) Declaração de interesse especial na entrega;
- d) Entrega mediante reembolso.

3 — As partes podem ainda inscrever na guia de transporte outras menções, nomeadamente o preço e outras despesas relativas ao transporte, lista de documentos entregues ao transportador e instruções do expedidor ou do destinatário.

**Artigo 4.º-A****Remuneração do contrato de transporte**

1 — O preço do transporte é calculado com base, pelo menos, nos seguintes fatores:

- a) Prestação a realizar pelo transportador;
- b) Tempo em que os veículos, os serviços e a mão-de-obra estão à disposição da operação de carga e descarga;
- c) Tempo necessário para a realização do transporte, em condições compatíveis com as regras aplicáveis em termos de segurança;
- d) Preço de referência do combustível e tipo de combustível necessário à realização da operação de transporte.

2 — Caso o contrato de transporte revista a forma escrita, este deve mencionar expressamente o preço de referência do combustível e o tipo de combustível utilizado para estabelecer o preço final do transporte.

3 — Na ausência de contrato escrito, o preço de referência do combustível é determinado com referência ao preço médio de venda do combustível ao público divulgado no sítio da Direção-Geral de Energia e Geologia dos dias imediatamente anteriores à celebração do contrato e à realização de cada operação de transporte.

4 — Na ausência de contrato escrito, a guia de transporte menciona expressamente o preço de referência do combustível, nos termos do número anterior, bem como a fatura menciona expressamente o custo efetivo que o combustível representou na operação de transporte.

5 — O preço do transporte é revisto sempre que se verifique uma alteração de amplitude superior a 5 % entre, consoante o caso:

- a) O preço de referência do combustível do dia imediatamente anterior à celebração do contrato de transporte e a média dos preços de referência do combustível no período compreendido entre

o dia imediatamente anterior à celebração do contrato e o dia imediatamente anterior à realização da operação de transporte, caso o objeto do contrato respeite a uma única operação de transporte;

b) O preço de referência do combustível do dia imediatamente anterior a cada operação de transporte e a média dos preços de referência do combustível no período compreendido entre o dia imediatamente anterior a cada operação de transporte e o dia imediatamente anterior à operação de transporte antecedente que tenha originado uma atualização do preço do transporte ou, caso não tenha ocorrido qualquer atualização ou se trate da primeira operação de transporte, o dia imediatamente anterior à celebração do contrato, caso o objeto do contrato respeite a várias operações de transporte.

6 — O disposto nos n.ºs 2, 3, 4 e 5 tem carácter imperativo, quer para o transportador quer para o expedidor, não podendo ser afastado por via contratual.

7 — O pagamento do serviço de transporte pelo expedidor deve ser realizado no prazo máximo de 30 dias, salvo se prazo superior não resultar de disposição contratual, após a apresentação da respetiva fatura pelo transportador.

8 — *(Revogado.)*

9 — *(Revogado.)*

#### Artigo 5.º

##### Direitos do expedidor

1 — O expedidor pode exigir que o transportador verifique o peso bruto da mercadoria ou a sua quantidade expressa de outro modo, bem como o número ou o conteúdo dos volumes, devendo mencionar na guia de transporte o resultado da verificação.

2 — Salvo convenção em contrário, o expedidor pode, durante a execução do contrato, fazer suspender o transporte, modificar o lugar previsto para a entrega da mercadoria ou designar destinatário diferente do indicado na guia de transporte, sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 16.º

3 — As instruções dadas ao transportador nos termos do número anterior devem ser inscritas na guia de transporte.

4 — O expedidor pode designar-se a si próprio como destinatário.

#### Artigo 6.º

##### Declaração de valor da mercadoria

O expedidor pode, mediante o pagamento de um suplemento de preço a convencionar, declarar na guia de transporte o valor da mercadoria, o qual, no caso de exceder o limite do valor estabelecido no n.º 1 do artigo 20.º, substitui esse limite.

#### Artigo 7.º

##### Interesse especial na entrega

O expedidor pode, mediante o pagamento de um suplemento de preço a convencionar, declarar na guia de transporte o valor do interesse especial na entrega da mercadoria, para o caso de perda, avaria ou incumprimento do prazo convencionado.

#### Artigo 8.º

##### Entrega mediante reembolso

Sempre que da guia de transporte conste a cláusula de entrega mediante reembolso e a mercadoria seja entregue ao destinatário sem cobrança, o transportador fica obrigado a indemnizar o expedidor até esse valor, sem prejuízo do direito de regresso.

## Artigo 9.º

**Reservas do transportador**

1 — O transportador pode formular reservas se, no momento da receção da mercadoria, constatar que esta ou a embalagem apresentam defeito aparente, bem como quando não tiver meios razoáveis de verificar a exatidão das indicações constantes da guia de transporte.

2 — As reservas do transportador são descritas na guia de transporte e carecem de aceitação expressa do expedidor.

3 — Na falta de reservas, presume-se que a mercadoria e ou a embalagem estavam em bom estado aparente no momento em que o transportador as recebeu e que as indicações da guia de transporte eram exatas.

4 — As reservas do transportador podem ser objeto de tipificação e assumir a forma de reservas codificadas nos termos a definir por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes.

## Artigo 10.º

**Transporte subsequente ou subcontratação**

Sempre que o transportador cumpra o contrato de transporte por meio de terceiros mantém para com o expedidor a sua originária qualidade e assume para com o terceiro a qualidade de expedidor.

## Artigo 11.º

**Transporte sucessivo**

1 — Se ao abrigo de um único contrato o transporte for executado por transportadores rodoviários sucessivos, o contrato produz efeitos relativamente ao segundo e a cada um dos seguintes transportadores a partir do momento da aceitação da mercadoria e da guia de transporte.

2 — O transportador que aceitar a mercadoria do transportador precedente deve entregar recibo datado e assinado, indicar o seu nome e morada na guia de transporte e, se entender necessário, formular reservas.

## Artigo 12.º

**Aceitação da mercadoria pelo destinatário**

1 — O cumprimento da prestação do transportador ocorre com a entrega da mercadoria ao destinatário.

2 — Em caso de vício aparente da mercadoria ou defeito da embalagem, o destinatário deve, no momento da aceitação, formular reservas que indiquem a natureza da perda ou avaria.

3 — Em caso de vício não aparente, o destinatário dispõe de oito dias a contar da data da aceitação da mercadoria para formular reservas escritas devidamente fundamentadas e para as comunicar ao transportador.

4 — Se o destinatário receber a mercadoria sem verificar o seu estado contraditoriamente com o transportador, ou sem formular as reservas a que se referem os números anteriores, presume-se, salvo prova em contrário, que as mercadorias se encontravam em boas condições.

5 — Para efeitos de verificação da mercadoria, o transportador e o destinatário devem conceder reciprocamente as facilidades consideradas razoáveis.

## Artigo 13.º

**Impossibilidade de cumprimento do contrato**

1 — No caso de impossibilidade de cumprimento do contrato de transporte nas condições acordadas, o transportador deve pedir instruções ao expedidor ou, se tal estiver convencionado, ao destinatário.



2 — Caso o transportador não possa obter em tempo útil as instruções a que se refere o número anterior e não seja possível a devolução das mercadorias ao expedidor, deve tomar as medidas mais adequadas à sua conservação.

3 — Tratando-se de mercadorias perecíveis, o transportador pode vendê-las, devendo o produto da venda ser posto à disposição do expedidor, sem prejuízo do número seguinte.

4 — O transportador tem direito ao reembolso das despesas causadas pelo pedido de instruções ou pela sua execução, bem como das ocasionadas pela devolução, pelas medidas de conservação ou venda das mercadorias, a não ser que estas despesas sejam consequência de falta do transportador.

5 — Presume-se que não é possível a devolução da mercadoria ao expedidor quando o tempo necessário para o efeito puder provocar uma depreciação na mercadoria de, pelo menos, 30 % do respetivo valor, se este estiver determinado, ou do valor calculado nos termos do artigo 23.º

#### Artigo 14.º

##### Direito de retenção

1 — O transportador goza do direito de retenção sobre as mercadorias transportadas como garantia de pagamento de créditos vencidos de que seja titular relativamente a serviços de transporte prestados.

2 — Sempre que exercer o direito de retenção, o transportador deve notificar o destinatário e o expedidor, se um e outro forem pessoas diversas, dentro dos três dias imediatos à data prevista para a entrega da mercadoria.

3 — No exercício do direito de retenção, o transportador deve propor a competente ação judicial dentro dos 20 dias subsequentes à notificação referida no número anterior.

4 — As despesas com a conservação das mercadorias, efetuadas no exercício do direito de retenção, ficam a cargo do devedor.

#### Artigo 15.º

##### Privilégio creditório do transportador

1 — O transportador goza de privilégio pelos créditos resultantes do contrato de transporte sobre as mercadorias transportadas.

2 — Este privilégio cessa com a entrega das mercadorias ao destinatário.

3 — Sendo muitos os transportadores, o último exercerá o direito por todos os outros.

### CAPÍTULO III

#### Da responsabilidade

#### Artigo 16.º

##### Responsabilidade do expedidor

1 — O expedidor responde por todas as despesas e prejuízos resultantes da inexactidão ou insuficiência das indicações contidas na guia de transporte relativas às mercadorias e ao destinatário, bem como pelas despesas de verificação da mercadoria.

2 — As despesas e prejuízos causados pelas alterações ao contrato feitas nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 5.º são da responsabilidade do expedidor.

3 — O expedidor responde pelos danos causados por defeito da mercadoria ou da embalagem, salvo se o transportador, sendo o defeito aparente ou dele tendo tido conhecimento no momento em que recebeu a mercadoria, não tiver formulado as devidas reservas.

4 — Quando o contrato tiver por objeto o transporte de mercadorias perigosas, ou outras que careçam de precauções especiais nos termos de legislação especial aplicável, o expedidor deve



assinalar com exatidão a sua natureza, sendo responsável por todas as despesas e prejuízos, em caso de omissão.

#### Artigo 17.º

##### Responsabilidade do transportador

1 — O transportador é responsável pela perda total ou parcial das mercadorias ou pela avaria que se produzir entre o momento do carregamento e o da entrega, assim como pela demora na entrega.

2 — O transportador responde, como se fossem cometidos por ele próprio, pelos atos e omissões dos seus empregados, agentes, representantes ou outras pessoas a quem recorra para a execução do contrato.

#### Artigo 18.º

##### Causas de exclusão da responsabilidade do transportador

1 — A responsabilidade do transportador fica excluída se a perda, avaria ou demora se dever à natureza ou vício próprio da mercadoria, a culpa do expedidor ou do destinatário, a caso fortuito ou de força maior.

2 — A responsabilidade do transportador fica ainda excluída quando a perda ou avaria resultar dos riscos inerentes a qualquer dos seguintes factos:

- a) Falta ou defeito da embalagem relativamente às mercadorias que, pela sua natureza, estão sujeitas a perdas ou avarias quando não estão devidamente embaladas;
- b) Manutenção, carga, arrumação ou descarga da mercadoria pelo expedidor ou pelo destinatário ou por pessoas que atuem por conta destes;
- c) Insuficiência ou imperfeição das marcas ou dos símbolos dos volumes.

3 — O transportador não pode invocar defeitos do veículo que utiliza no transporte para excluir a sua responsabilidade.

#### Artigo 19.º

##### Demora na entrega

1 — Há demora na entrega quando a mercadoria não for entregue ao destinatário no prazo convencionado ou, não havendo prazo, nos sete dias seguintes à aceitação da mercadoria pelo transportador.

2 — Quando a mercadoria não for entregue nos sete dias seguintes ao termo do prazo convencionado ou, não havendo prazo, nos 15 dias seguintes à aceitação da mercadoria pelo transportador, considera-se que há perda total.

#### Artigo 20.º

##### Limitação da responsabilidade

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 6.º a 8.º, o valor da indemnização devida por perda ou avaria não pode ultrapassar € 10 por quilograma de peso bruto de mercadoria em falta.

2 — A indemnização por demora na entrega não pode ser superior ao preço do transporte e só é devida quando o interessado demonstrar que dela resultou prejuízo, salvo quando exista declaração de interesse especial na entrega, caso em que pode ainda ser exigida indemnização por lucros cessantes de que seja apresentada prova.



Artigo 21.º

**Responsabilidade do transportador em caso de dolo**

Sempre que a perda, avaria ou demora resultem de atuação dolosa do transportador, este não pode prevalecer-se das disposições que excluem ou limitam a sua responsabilidade.

Artigo 22.º

**Responsabilidade solidária dos transportadores sucessivos**

1 — No transporte sucessivo, verificando-se a ocorrência de danos e não podendo determinar-se o transportador responsável por aqueles, todos os transportadores são solidariamente responsáveis pelas indemnizações que sejam devidas.

2 — Na situação prevista no número anterior e em caso de insolvência de um ou mais transportadores, a parte da indemnização que lhes for imputável será suportada pelos demais, na proporção das suas remunerações.

Artigo 23.º

**Determinação do valor da mercadoria**

Em caso de perda total ou parcial, ou depreciação, quando não esteja determinado o valor da mercadoria, este é calculado segundo o preço corrente no mercado relevante para mercadorias da mesma natureza e qualidade.

CAPÍTULO IV

**Das operações de carga e descarga**

Artigo 23.º-A

**Tempo de espera**

1 — Considera-se tempo de espera o período durante o qual o motorista se registre no cliente e esteja disponível para:

a) Que seja dado início às operações de carga e descarga, o que corresponde ao tempo de espera inicial; ou

b) Sair das instalações do cliente depois de efetuada a operação de carga ou de descarga, o que corresponde ao tempo de espera final.

2 — O tempo máximo de espera estabelecido para realizar cada operação de carga e de descarga da mercadoria, que inclui o tempo de espera inicial e o tempo de espera final, é de duas horas, contabilizadas a partir da hora previamente acordada ou agendada entre o expedidor, o destinatário e o transportador.

3 — Caso não tenha sido acordada ou agendada uma hora determinada e a viatura se apresente nas instalações em que a operação de carga ou de descarga deve ter lugar, a contagem do tempo de espera inicia-se a partir da hora de registo da viatura no sistema do carregador, do expedidor ou do destinatário, salvo quanto às entregas a lojas.

4 — O tempo de espera não inclui o tempo necessário à operação de carga e descarga, salvo se contratualizado em sentido diferente entre as partes.

5 — A operação de carga e de descarga deve ser agendada com:

a) 24 horas de antecedência, para o transporte nacional, ou no dia útil precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas;

- b) 48 horas de antecedência, para o transporte entre Portugal e Espanha, ou no dia útil precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas; e
- c) 72 horas para os restantes transportes internacionais.

6 — Não obstante o disposto no número anterior, deve atender-se a situações de exceção, nomeadamente situações de rutura, intervenções urgentes, intervenções técnicas ou questões de segurança, que limitem a atividade normal e não permitam obedecer à antecedência normal do planeamento.

7 — No caso de o cliente ter informado o transportador sobre o horário de funcionamento do local onde a carga ou a descarga tem lugar e o motorista lá se apresente em momento prévio ao agendado ou durante o respetivo período de encerramento, o tempo de espera só tem início após a indicação de novo horário de agendamento.

8 — O período máximo de espera de duas horas não se aplica aos contratos em vigor que disponham em sentido diferente nesta matéria.

### Artigo 23.º-B

#### Responsabilidade pelo tempo de espera

1 — A responsabilidade relativa ao tempo de espera assenta no princípio da reciprocidade e aplica-se em caso de incumprimento por parte do carregador, do expedidor, do destinatário ou do transportador.

2 — Não obstante o disposto no número anterior, é da responsabilidade do expedidor ou do destinatário, conforme se trate de carga ou descarga, respetivamente, garantir que todos os procedimentos necessários a estas operações, nomeadamente os administrativos e aduaneiros, são antecipada e atempadamente cumpridos por forma a respeitar o período de espera de duas horas.

3 — Excetua-se do disposto nos números anteriores o transporte de produtos perecíveis que, pela sua natureza, possa ser agendado em prazo inferior ao das 24 horas.

4 — Quando o tempo de espera de duas horas seja ultrapassado por motivo respeitante ao expedidor ou ao destinatário, o transportador tem direito a uma indemnização a cargo do responsável pelo incumprimento, pelo tempo de paralisação do veículo que não inclui as duas horas do tempo de espera, por cada hora ou fração subsequente, até ao limite de 10 horas, tendo por referência a tabela constante do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

5 — Se a paralisação do veículo for superior a 10 horas por motivo não imputável ao transportador, este tem direito a uma indemnização, a cargo do responsável pelo incumprimento, de acordo com os valores da tabela referida, por cada hora ou fração, acrescidos de 25 % até ao final da paralisação.

6 — Sem prejuízo do estabelecido no artigo 19.º, caso se verifique uma demora superior a duas horas na apresentação da viatura para carregamento ou entrega da carga por motivo imputável ao transportador, o carregador, o expedidor ou o destinatário, consoante o caso, têm direito a uma indemnização que não inclui as duas horas do tempo de espera, a cargo do transportador, de acordo com os valores da tabela constante do anexo ao presente decreto-lei.

7 — Se a demora na entrega da carga pelo transportador for superior a 10 horas, o carregador, o expedidor ou o destinatário, consoante o caso, têm direito a uma indemnização, a cargo do transportador, de acordo com os valores da tabela referida, por cada hora ou fração, acrescidos de 25 % até à concretização da entrega, excetuando as duas horas do tempo de espera.

8 — Os tempos máximos de espera não se aplicam às instalações fabris, quando a origem e o destino das mercadorias sejam terminais portuários, e aos terminais de granéis sólidos e multiútilos.

9 — O direito ao pedido de indemnização referido nos n.ºs 4 a 7 prescreve no prazo de um ano, contado a partir da data da operação de carga ou de descarga que lhe dá origem.



Artigo 23.º-C

**Cargas e descargas**

1 — As operações de carga e de descarga de mercadorias devem ser realizadas pelo expedidor ou pelo destinatário da mercadoria, consoante se trate de carga ou descarga, respetivamente, salvo nos casos previstos na regulamentação coletiva de trabalho em vigor.

2 — Nas situações referidas no número anterior, o expedidor ou o destinatário da mercadoria, consoante o caso, devem recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação para o efeito.

3 — No caso de a operação de carga ou de descarga ser da responsabilidade do transportador, por força de disposição contratual expressa, este deve recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação para o efeito.

4 — Nos termos da regulamentação coletiva de trabalho em vigor, o motorista da empresa de transporte de mercadorias pode:

a) Realizar operações de carga e de descarga na distribuição das mercadorias, entendendo-se como tal a distribuição das mercadorias dos armazéns centrais para as respetivas lojas, mudanças e porta-a-porta;

b) Por razões de segurança, em função da formação específica recebida e da utilização de equipamento específico, proceder às operações de carga e descarga de transporte de combustíveis, granéis e porta-automóveis, sem prejuízo de disposições específicas em matéria de mercadorias de matérias perigosas.

5 — As operações de descarga nas lojas referidas na alínea a) do número anterior só podem ser realizadas pelo motorista com a presença de outra pessoa, sem prejuízo do disposto no n.º 10.

6 — Caso se verifique a existência de danos decorrentes da realização das operações de carga e de descarga, os mesmos são da responsabilidade daquele a quem cabe a sua execução, conforme estabelecido no n.º 1 e nos termos gerais do direito.

7 — Quando a operação de carga e de descarga seja efetuada pelo motorista, nos termos em que a mesma é permitida na regulamentação coletiva de trabalho em vigor, o expedidor ou o destinatário devem disponibilizar todos os meios necessários que possibilitem essa operação, assegurando todas as condições de segurança.

8 — As operações que se realizem dentro do veículo, necessárias à carga ou à descarga da mercadoria, são da responsabilidade de quem as realiza, devendo, no entanto, o expedidor e o destinatário colocar à disposição do operador todos os meios necessários à operação e informá-lo quanto aos meios mecânicos disponíveis e quanto às instruções de segurança a ter em conta no seu manuseio.

9 — Excetuam-se do disposto no número anterior as operações de estiva e amarração, no âmbito das quais o motorista que às mesmas assista deve aconselhar e intervir.

10 — As operações de carga e de descarga realizadas fora do período normal de funcionamento das instalações do expedidor ou do destinatário são obrigatoriamente acompanhadas por representantes destes, que procedem à abertura e ao encerramento das instalações, inclusive nos postos de combustível.

11 — Nos terminais portuários de contentores, em que a operação de receção tenha sido previamente anunciada e aceite pelo terminal, após o registo de entrada em parque de espera do veículo, se o tempo de paralisação ultrapassar duas horas, excluindo as horas de refeição do terminal, e esta não for da responsabilidade do transportador ou do seu cliente, deve o terminal dar imediata prioridade à descarga do contentor, salvo motivo de força maior que o impeça.

Artigo 23.º-D

**Cargas e descargas de mercadorias de matérias perigosas**

1 — O trabalhador motorista que transporte matérias perigosas efetua a respetiva operação de carga e descarga quando, por razões de segurança, em função da formação específica recebida e





da utilização de equipamento específico, tais operações tenham de ser realizadas pelo trabalhador, designadamente no caso de transporte de mercadorias perigosas, líquidas e gasosas, a granel, transportadas em cisternas.

2 — O trabalhador motorista deve, sempre que solicitado, proceder à emissão de documentação, designadamente de guia de entrega e de nota de receção de mercadoria.

3 — Sempre que nos postos de abastecimento exista tecnologia que permita efetuar a medição do nível de combustível de modo automatizado não pode ser exigido ao motorista a realização manual daquela operação.

#### Artigo 23.º-E

##### Condições dos motoristas durante o tempo de espera

1 — O trabalhador motorista tem direito à prestação do trabalho em condições que respeitem a sua segurança e a sua saúde, asseguradas pelo empregador ou, nas situações identificadas pela lei, pela pessoa, individual ou coletiva, que detenha a gestão das instalações em que a atividade é desenvolvida, conforme disposto nos artigos 15.º e 16.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

2 — Os locais onde o trabalhador motorista deve aguardar pela carga e pela descarga da mercadoria devem ser providos de instalações sanitárias e locais de espera com condições de higiene e salubridade, salvo quando tal não seja possível por razões operacionais, caso em que deve ser facultado o acesso às instalações que o expedidor ou o destinatário coloque à disposição dos seus trabalhadores para os referidos efeitos.

#### Artigo 23.º-F

##### Fiscalização

São competentes para a fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), e a Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), nas respetivas áreas de atuação, sem prejuízo da competência fiscalizadora específica atribuída a outras entidades.

#### Artigo 23.º-G

##### Contraordenações

1 — A violação do disposto nos n.ºs 2 a 5 e 7 do artigo 4.º-A constitui contraordenação muito grave, sendo punível com coima de € 1250 a € 3740 ou de € 5000 a € 15 000, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.

2 — A violação do disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 23.º-C constitui contraordenação muito grave.

3 — A violação do disposto nos n.ºs 5, 7, 8 e 10 do artigo 23.º-C constitui contraordenação grave.

4 — A violação do disposto no n.º 3 do artigo 23.º-D e no n.º 2 do artigo 23.º-E constitui contraordenação leve.

5 — Às infrações previstas no n.º 1 aplica-se o disposto no capítulo IV do Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho, na sua redação atual.

6 — Às infrações previstas nos n.ºs 2 a 4 aplicam-se os artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual.

#### Artigo 23.º-H

##### Processamento das contraordenações

1 — O processamento das contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P., salvo no que respeita às contraordenações laborais que seguem o regime próprio da Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, na sua redação atual.



2 — A aplicação das coimas é, respetivamente, da competência do conselho diretivo do IMT, I. P., e do inspetor-geral da ACT.

3 — O IMT, I. P., organiza o registo das infrações cometidas nos termos da legislação em vigor, sem prejuízo da competência atribuída à ACT nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 565.º do Código do Trabalho.

4 — A ACT comunica ao IMT, I. P., as contraordenações aplicadas no âmbito do presente decreto-lei.

#### Artigo 23.º-I

##### Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 40 % para o IMT, I. P., ou para a ACT, consoante a entidade que autue as infrações;
- b) 60 % para o Estado.

### CAPÍTULO V

#### Disposições finais

#### Artigo 24.º

##### Prescrição

1 — O direito à indemnização por danos decorrentes de responsabilidade do transportador prescreve no prazo de um ano.

2 — O prazo referido no número anterior conta-se a partir da data da entrega da mercadoria ao destinatário ou da sua devolução ao expedidor ou, em caso de perda total, do 30.º dia posterior à aceitação da mercadoria pelo transportador.

#### Artigo 25.º

##### Tribunal arbitral

As partes no contrato de transporte podem atribuir competência a um tribunal arbitral para a resolução de litígios.

#### Artigo 26.º

##### Revogação

São revogados os artigos 366.º a 393.º do Código Comercial na parte aplicável ao contrato de transporte rodoviário de mercadorias.

#### Artigo 27.º

##### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 60 dias após a sua publicação.



ANEXO

(a que se refere o n.º 4 do artigo 23.º-B)

**Tabela**

Categoria	Nacional (€/hora)	Ibérico (€/hora)	Internacional (€/hora)
Veículos com peso igual ou superior a 2,5 toneladas e até 3,5 toneladas	12	13	14
Veículos com peso superior a 3,5 toneladas e até 7,5 toneladas . . . . .	15	16	17
Veículos com peso superior a 7,5 toneladas e até 11 toneladas . . . . .	18	19,5	21
Veículos pesados com peso superior a 11 toneladas e até 19 toneladas	24	25,5	27,5
Veículos pesados com peso superior a 19 toneladas e até 26 toneladas	26	28	30
Veículos pesados com peso superior a 26 toneladas e até 44 toneladas	30	32,5	35
Veículos pesados com peso superior a 44 toneladas . . . . .	34	37	40

114396969