

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS**Decreto-Lei n.º 84/2026, de 13 de abril**

Sumário: No uso da autorização concedida pela Lei n.º 2/2026, de 6 de janeiro, aprova um regime jurídico que regula determinados aspetos da organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis em atividades de transporte rodoviário e transpõe para a ordem jurídica interna várias diretivas.

A matéria sobre tempos de condução, pausas, repousos diário e semanal, também designada como matéria social no domínio dos transportes rodoviários, bem como o regime de instalação, funcionamento e utilização do tacógrafo, incluindo os respetivos regimes contraordenacionais, tem sido objeto de extensa harmonização europeia.

A legislação e regulamentação europeia em matéria social no domínio dos transportes rodoviários visa harmonizar as condições de concorrência entre empresas de transporte rodoviário e melhorar as condições de trabalho dos condutores deste tipo de transporte e promover a segurança rodoviária. Estes objetivos são prosseguidos através, nomeadamente, da fixação de limites máximos aos tempos de condução, da previsão de durações mínimas de tempos de pausa e períodos de repouso, da proibição de certas modalidades de pagamento do trabalho suscetíveis de agravar o risco de fadiga e de acidente, do reforço dos mecanismos de controlo, a cargo das autoridades públicas e, ainda, através da imposição de sanções em caso de incumprimento das regras em matéria social no domínio dos transportes rodoviários e das regras relativas à instalação e uso do tacógrafo, designadamente o Regulamento (CEE) n.º 3821/85, o Regulamento (CE) n.º 2135/98 e o Regulamento n.º 561/2006. Efetivamente, o tacógrafo constitui o principal instrumento de controlo do cumprimento das regras em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, tendo o regime contraordenacional aplicável ao incumprimento das regras relativas à instalação e uso do tacógrafo sido transposto, para a ordem jurídica interna, através do Decreto-Lei n.º 169/2009, de 31 de julho.

Assim, atualmente, os períodos máximos de condução e mínimos de repouso dos condutores, encontram-se plasmados 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, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98, do Conselho, e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85, do Conselho, com as alterações introduzidas pelo Regulamento (CE) n.º 1073/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, pelo Regulamento (UE) 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, e pelo Regulamento (UE) 2024/1258, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024 [Regulamento (CE) n.º 561/2006].

O Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revogou o Regulamento (CEE) n.º 3821/85, do Conselho, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (Regulamento UE n.º 165/2014) e que alterou o já referido Regulamento (CE) n.º 561/2006, por sua vez, alterado pelo Regulamento (UE) 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, no que respeita aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal, estabelece as obrigações e os requisitos relacionados com a construção, instalação, utilização, ensaio e controlo dos tacógrafos utilizados nos transportes rodoviários, tendo introduzido o «tacógrafo inteligente» ligado a um serviço de posicionamento baseado num sistema de navegação por satélite.

Tanto os referidos Regulamento (CE) n.º 561/2006, como o Regulamento (UE) n.º 165/2014, são parte integrante de um esforço acrescido para melhorar as condições de trabalho dos condutores, assegurar uma concorrência leal entre os operadores e melhorar a segurança rodoviária nas estradas europeias. Os tacógrafos devem, assim, cumprir os requisitos previstos no Regulamento (UE) n.º 165/2014, com as alterações introduzidas pelos regulamentos que lhe sucederam, no que se refere às condições de construção, instalação, utilização, ensaio e controlo dos tacógrafos. Por sua vez, o Regulamento (UE) n.º 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo à utilização de

tacógrafos nos transportes rodoviários, alterou os Regulamentos (CE) n.ºs 561/2006, e (UE) n.º 165/2014, e que se prende com matéria relacionada com os direitos dos trabalhadores.

A Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, visou aumentar a proteção da segurança e da saúde das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, assim como a segurança rodoviária e melhorar as condições de concorrência, estabelecendo um conjunto de regras relativas à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem essas atividades (Diretiva n.º 2002/15/CE). Esta foi transposta, para a ordem jurídica interna, através do Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, que regula determinados aspetos da organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis em atividades de transporte rodoviário efetuadas em território nacional e abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, ou pelo Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos que Efetuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR), aprovado, para ratificação, pelo Decreto n.º 324/73, de 30 de junho, incluindo o respetivo regime contraordenacional, e através do Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho, que regula a organização do tempo de trabalho de condutores independentes em atividades de transporte rodoviário, incluindo o respetivo regime contraordenacional.

Apesar de estarmos perante decretos-leis que se aplicam a condutores dependentes e independentes e que se encontram abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, têm surgido dúvidas interpretativas relativas à sua aplicabilidade, pelo que importa clarificar conceitos, a fim de se aplicar o mesmo regime tanto aos condutores dependentes como independentes, de forma não discriminatória.

O Governo pretende, assim, através do presente decreto-lei, estabelecer um novo regime em que se encontrem devidamente clarificados os conceitos previstos nos Decretos-Leis n.ºs 237/2007, de 19 de junho, e 117/2012, de 5 de junho, aplicando-se o mesmo regime tanto aos condutores dependentes como independentes, de forma não discriminatória, incluindo no que respeita ao regime contraordenacional, tendo em consideração o cumprimento do princípio da proporcionalidade vertido no Regulamento (UE) n.º 2016/403, da Comissão, de 18 de março de 2016, que classifica como leves, graves ou muito graves, consoante a gravidade, as infrações previstas na Diretiva n.º 2002/15/CE, optando-se pela revogação dos Decretos-Leis n.ºs 237/2007, de 19 de junho, e 117/2012, de 5 de junho.

Acresce que a Diretiva n.º 2006/22/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85, ambos do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE, do Conselho, alterada pela Diretiva n.º 2009/4/CE, da Comissão, de 23 de janeiro de 2009, pela Diretiva n.º 2009/5/CE, da Comissão, de 30 de janeiro de 2009, pelo Regulamento (UE) 2016/403, da Comissão, de 18 de março de 2016, pela Diretiva (UE) 2020/1057, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020 – que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva n.º 96/71/CE e à Diretiva n.º 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário –, e pela Diretiva Delegada (UE) 2024/846, de 14 de março de 2024 – relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário –, veio obrigar os Estados-Membros a aperfeiçoar os controlos periódicos, em estrada e nas instalações das empresas, as regras sobre tempos de condução, pausas e períodos de repouso de condutores, e, bem assim, a estabelecer um regime contraordenacional aplicável ao incumprimento dessas regras com base numa classificação harmonizada do respetivo grau de gravidade. Esta foi transposta, em 2010, para a ordem jurídica interna, pela Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto, na parte respeitante ao i) regime contraordenacional da violação, no território nacional, das disposições sociais constantes do Regulamento (CE) n.º 561/2006, ao ii) controlo, no território nacional, da instalação e utilização de tacógrafos de acordo com o Regulamento (CE) n.º 3821/85, do Conselho, de 20 de dezembro, e da aplicação das disposições sociais constantes do regulamento referido no ponto anterior, e ao iii) regime contraordenacional da violação das disposições sociais constantes do AETR.

Em 2023, através do Decreto-Lei n.º 43/2023, de 12 de junho, procedeu-se à transposição parcial, para a ordem jurídica interna, da Diretiva (UE) 2020/1057, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, na parte relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário [Diretiva (UE) 2020/1057]. O referido decreto-lei estabelece ainda o regime contraordenacional aplicá-

vel às infrações previstas no Regulamento de Execução (UE) 2022/694, da Comissão, de 2 de maio de 2022, que altera o Regulamento (UE) 2016/403 no que diz respeito a novas infrações graves às regras da União que podem acarretar a perda da idoneidade do transportador rodoviário [Regulamento de Execução (UE) 2022/694]. Verifica-se, contudo, a necessidade de promover a regularização das situações de destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário que não sejam portadores de declaração, por ausência de comunicação. Por outro lado, e devido à entrada em circulação das viaturas dotadas de tacógrafo inteligente de segunda geração, deixa de fazer sentido a disposição transitória relativamente às operações adicionais aquando da execução de uma operação bilateral internacional, nas situações em que as viaturas não se encontram dotadas de tal tacógrafo.

Considerando as transformações técnicas e jurídicas ocorridas no setor do transporte rodoviário nas últimas duas décadas, designadamente por força do Pacote da Mobilidade I e da acelerada transformação exigida a este setor, impõe-se uma atualização do quadro normativo aplicável, bem como a realização de alguns ajustamentos legislativos a nível do ordenamento jurídico interno. Nesse sentido, considerando a necessidade de atualização e de harmonização do quadro normativo interno face à proliferação e evolução dos atos legislativos e regulamentares europeus nesta matéria, sem prejuízo da legislação já transposta, para a ordem jurídica interna, nos termos acima referidos, procede-se à atualização da legislação nacional sobre esta matéria — quer transpondo partes de diretivas ainda não transpostas, quer atualizando legislação nacional em função de alterações verificadas em diretivas já transpostas, quer dando execução a regulamentos europeus, quer apenas procedendo à harmonização da legislação nacional com os conceitos europeus, designadamente no que respeita à terminologia usada na graduação das contraordenações, unificando a legislação, até agora dispersa, num único diploma. Concentrar, assim, num único diploma, toda a matéria social no domínio dos transportes rodoviários, e que se prende, essencialmente, com matéria relacionada com os direitos dos trabalhadores, com o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário, regras relativas à instalação e uso do tacógrafo e os regimes contraordenacionais aplicáveis ao incumprimento daquelas regras, constituindo uma mais-valia colocar, num único diploma, a legislação sobre estas matérias até agora dispersa. Neste contexto atualiza-se o regime contraordenacional relativamente ao cumprimento das normas sobre a duração e organização do tempo de trabalho, aplicável tanto aos trabalhadores dependentes, nos termos do Decreto-Lei n.º 237/2007, 19 de junho, como aos condutores independentes em atividades de transporte rodoviário, nos termos do Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho, com vista a aperfeiçoar os controlos na estrada e nas empresas relativos ao cumprimento das normas estabelecidas pela referida legislação. O regime contraordenacional estabelecido abrange as pessoas que conduzam veículos de transporte internacional, seja por conta própria ou por conta de outrem, e ainda o AETR.

Face ao exposto — e sem prejuízo da legislação nacional que transpôs as diretivas e executou na ordem jurídica interna a respetiva legislação e regulamentação europeia nesta matéria e que foi identificada *supra* —, procede-se, ao abrigo do presente decreto-lei, à aprovação de disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, incluindo os respetivos regimes contraordenacionais, transpondo para a ordem jurídica interna, total ou parcialmente, as seguintes diretivas:

a) A Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário;

b) A Diretiva n.º 2006/22/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, alterada pela Diretiva n.º 2009/4/CE, da Comissão, de 23 de janeiro de 2009, pela Diretiva n.º 2009/5/CE, da Comissão, de 30 de janeiro de 2009, pelo Regulamento (UE) 2016/403, da Comissão, de 18 de março de 2016, pela Diretiva (UE) n.º 2020/1057, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, e pela Diretiva Delegada (UE) n.º 2024/846, de 14 de março de 2024, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva n.º 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário;

c) A Diretiva (UE) n.º 2020/1057, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário.

O presente decreto-lei dá ainda execução na ordem jurídica interna:

a) Ao regime contraordenacional aplicável ao incumprimento das regras relativas à instalação e uso do tacógrafo estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho,

de 4 de fevereiro de 2014, alterado pelo Regulamento (UE) 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, dando execução ao disposto no artigo 41.º do referido Regulamento (UE) n.º 165/2014 e ao disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, na parte relativa às condições de uso do tacógrafo, atendendo às disposições da Diretiva Delegada (UE) 2024/846, da Comissão, de 14 de março de 2024, que veio alterar a Diretiva n.º 2006/22/CE, no que se refere à tipologia de infrações contida no anexo III;

b) Ao regime contraordenacional aplicável ao incumprimento das disposições sociais constantes do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, com as alterações introduzidas pelo Regulamento (CE) n.º 1073/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, pelo Regulamento (UE) n.º 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, e pelo Regulamento (UE) n.º 2024/1258, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024; Ao regime contraordenacional aplicável ao incumprimento das disposições sociais constantes do AETR;

c) Ao regime contraordenacional aplicável às infrações previstas no Regulamento de Execução (UE) 2022/694, da Comissão, de 2 de maio de 2022, que altera o Regulamento (UE) 2016/403, da Comissão, de 18 de março, no que diz respeito a novas infrações graves às regras da União que podem acarretar a perda da idoneidade do transportador rodoviário;

d) Ao regime contraordenacional aplicável às infrações previstas no Regulamento de Execução (UE) 2022/694, da Comissão, de 2 de maio de 2022, que altera o Regulamento (UE) 2016/403, da Comissão, de 18 de março, no que diz respeito a novas infrações graves às regras da União que podem acarretar a perda da idoneidade do transportador rodoviário.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, a Comissão Nacional de Proteção de Dados, a Associação Nacional de Transportes de Passageiros, a Associação Rodoviária de Transportadores de Pesados de Passageiros, a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias, a Associação Nacional de Transportadoras Portuguesas, a Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros, a Federação Portuguesa do Táxi, a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações, o Sindicato Independente dos Motoristas de Mercadorias, o Sindicato Nacional dos Motoristas, o Sindicato Independente de Motoristas de Matérias Perigosas, o Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos do Norte, o Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos de Portugal, a Associação Nacional Movimento TVDE, a Associação Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados, a Polícia de Segurança Pública e a Guarda Nacional Republicana.

O presente decreto-lei foi objeto de publicitação no *Boletim do Trabalho e Emprego* n.º 3/2025, do dia 20 de fevereiro de 2025. Os pareceres emitidos por organizações representativas de trabalhadores e de empregadores foram devidamente ponderados, tendo sido alteradas algumas disposições do projeto.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pelos artigos 1.º e 2.º da Lei n.º 2/2026, de 6 de janeiro, e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 – O presente decreto-lei estabelece:

a) As condições de instalação e utilização do tacógrafo estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, alterado pelo Regula-

mento (UE) 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, atendendo às disposições da Diretiva Delegada (UE) 2024/846, da Comissão, de 14 de março de 2024, que veio alterar a Diretiva n.º 2006/22/CE, no que se refere à tipologia de infrações contida no anexo III;

b) As regras sobre tempos de condução, pausas, repouso diário e semanal, também designada como matéria social no domínio das atividades de transporte rodoviário, constantes do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006;

c) As regras sobre a organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis e de condutores independentes em atividades de transporte rodoviário;

d) As regras relativas ao destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário.

2 – O presente decreto-lei dá ainda execução na ordem jurídica interna:

a) Ao regime contraordenacional aplicável ao incumprimento das regras relativas à instalação e uso do tacógrafo constantes no Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, alterado pelo Regulamento (UE) 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, dando execução ao disposto no artigo 41.º do referido Regulamento (UE) n.º 165/2014 e ao disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, na parte relativa às condições de uso do tacógrafo, atendendo às disposições da Diretiva Delegada (UE) 2024/846, da Comissão, de 14 de março de 2024, que veio alterar a Diretiva n.º 2006/22/CE, no que se refere à tipologia de infrações contida no anexo III;

b) Ao regime contraordenacional aplicável ao incumprimento das disposições sociais constantes do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, com as alterações introduzidas pelo Regulamento (CE) n.º 1073/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, pelo Regulamento (UE) n.º 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, e pelo Regulamento (UE) n.º 2024/1258, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024;

c) Ao regime contraordenacional aplicável ao incumprimento das disposições sociais constantes do Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos que Efetuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR);

d) Ao regime contraordenacional aplicável às infrações previstas no Regulamento de Execução (UE) n.º 2022/694, da Comissão, de 2 de maio de 2022, que altera o Regulamento (UE) n.º 2016/403 no que diz respeito a novas infrações graves às regras da União que podem acarretar a perda da idoneidade do transportador rodoviário.

3 – Para efeitos do presente artigo, o presente decreto-lei transpõe, para a ordem jurídica interna, total ou parcialmente, as seguintes diretivas:

a) Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, incluindo condutores independentes;

b) Diretiva n.º 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, alterada pela Diretiva n.º 2009/4/CE, da Comissão, de 23 de janeiro de 2009, a Diretiva n.º 2009/5/CE, da Comissão, de 30 de janeiro de 2009, o Regulamento (UE) 2016/403, da Comissão, de 18 de março de 2016, a Diretiva (UE) n.º 2020/1057, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, e a Diretiva Delegada (UE) n.º 2024/846, de 14 de março de 2024, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva n.º 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário, na parte respeitante ao:

i) Regime contraordenacional aplicável ao incumprimento das disposições sociais constantes do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006;

ii) Controlo, no território nacional, da utilização de tacógrafos de acordo com o Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, e da aplicação das disposições sociais constantes do regulamento referido na alínea anterior;

iii) Regime contraordenacional aplicável ao cumprimento das disposições sociais constantes do AETR;

c) Diretiva (UE) 2020/1057, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o des-tacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012.

4 – O regime estabelecido nos capítulos III, IV, V e VII é também aplicável a infrações cometidas no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro que sejam detetadas em território nacional, desde que não tenham dado lugar à aplicação de uma sanção por nenhum desses Estados.

Artigo 2.º

Âmbito subjetivo

1 – O presente decreto-lei é aplicável:

a) Aos trabalhadores móveis, incluindo condutores independentes, de qualquer setor de atividade, que desenvolvam atividades de transportes rodoviários, ao serviço de empresas estabelecidas em território nacional e abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, ou pelo AETR, aprovado, para ratificação, pelo Decreto n.º 324/73, de 30 de junho, no que concerne à organização dos tempos de trabalho;

b) Aos condutores contratados por empresas de transporte rodoviário considerados em situação de destacamento, por se encontrarem:

i) Abrangidos pelos artigos 6.º e 8.º do Código do Trabalho, aprovado em anexo à Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro;

ii) A efetuar operações de transporte internacional não bilateral de mercadorias ou de passageiros;

iii) A realizar operações de cabotagem na aceção do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias e do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento e do Conselho, de 15 de março de 2006;

c) A todos os condutores, independentemente do seu local do estabelecimento ou sede, abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, ou pelo AETR, aprovado, para ratificação, pelo Decreto n.º 324/73, de 30 de junho, e pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Ativação», a fase no decurso da qual o tacógrafo se torna plenamente operacional e executa todas as funções, incluindo as de segurança, através do recurso a um cartão de oficina;

b) «Calibração» de um tacógrafo digital, atualização ou confirmação dos parâmetros do veículo, incluindo a identificação e as características do veículo, a manter na memória dos dados com recurso a um cartão de oficina;

c) «Cartão de condutor», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro a um determinado condutor, que identifica o condutor e permite a memorização dos dados relativos às suas atividades;

d) «Cartão de empresa», um cartão tacográfico emitido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I. P.), a uma empresa de transporte rodoviário que necessite de utilizar veículos equipados com um tacógrafo, que identifica a empresa de transporte e permite visualizar, descarregar e imprimir os dados memorizados no tacógrafo, que tenham sido bloqueados por essa empresa de transporte;

e) «Cartão de controlo», um cartão tacográfico emitido pelo IMT, I. P., a uma das autoridades responsáveis pelo controlo previstas no artigo 7.º, que identifica o organismo e, a título facultativo, o agente de controlo e que permite o acesso aos dados registados na memória, nos cartões de condutor e, a título facultativo, nos cartões de oficina, para leitura, impressão e/ou descarregamento;

f) «Cartão de oficina», um cartão tacográfico emitido pelo IMT, I. P., a elementos designados de um fabricante ou instalador de tacógrafos, de um fabricante de veículos ou de uma oficina, aprovados por uma das entidades competentes nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis, que identifica o titular do cartão e permite o ensaio, calibração e ativação de tacógrafos, e/ou o descarregamento a partir de tacógrafos;

g) «Cartão não válido», um cartão no qual foi detetada uma falha, cuja autenticação inicial falhou, cuja data de início de validade ainda não foi alcançada ou cuja data de caducidade já foi ultrapassada;

h) «Cartão tacográfico» um cartão inteligente destinado a ser utilizado com o tacógrafo, que permite a identificação, por este, das funções do titular, bem como a transferência e a memorização de dados;

i) «Condutor independente» a pessoa cuja principal atividade profissional consista em efetuar serviços de transporte em veículos rodoviários de passageiros ou de mercadorias, sem sujeição a contrato de trabalho ou situação legalmente equiparada, mediante remuneração, ao abrigo de uma licença ou de qualquer outra autorização profissional para efetuar os referidos serviços de transporte, com liberdade para organizar a sua atividade, bem como para, individualmente ou conjuntamente com outros condutores independentes, estabelecer relações comerciais com clientes e cujo rendimento dependa diretamente dos lucros obtidos com a prestação desses serviços;

j) «Descarga» de um tacógrafo digital, copiar, juntamente com a assinatura digital, uma parte ou um conjunto completo de ficheiros de dados registados na memória de dados da unidade-veículo ou na memória de um cartão tacográfico, desde que este processo não altere ou suprima nenhum dado armazenado;

k) «Falha», uma operação anormal detetada pelo tacógrafo digital que pode resultar de uma deficiência ou avaria do equipamento;

l) «Folha de registo» a folha concebida para receber e manter dados registados, a colocar no tacógrafo analógico na qual os dispositivos de marcação deste registam continuamente as informações;

m) «Homologação», um processo que permite que um Estado-Membro certifique, nos termos do artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, que o tacógrafo, os seus componentes relevantes ou o cartão tacográfico a introduzir no mercado cumprem o disposto no Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014;

n) «Incidente», uma operação anormal detetada pelo tacógrafo digital que pode resultar de uma tentativa de fraude;

- o) «Instalação», a montagem de um tacógrafo num veículo;
- p) «Inspeção periódica», um conjunto de operações destinadas a verificar se o tacógrafo funciona corretamente, se as suas características de regulação correspondem aos parâmetros do veículo e se não há dispositivos de manipulação fixados ao tacógrafo;
- q) «Operação de trânsito», operação de transporte de passagem do território de um Estado-Membro sem efetuar operações de carga ou descarga de mercadorias, ou de tomada ou largada de passageiros;
- r) «Operação de transporte bilateral em transporte internacional de mercadorias», é a deslocação de mercadorias baseada num contrato de transporte a partir do Estado-Membro onde a empresa se encontra licenciada e tem o seu estabelecimento, para outro Estado-Membro ou um país terceiro, ou a partir de outro Estado-Membro ou país terceiro para o Estado-Membro onde a empresa se encontra licenciada e tem o seu estabelecimento;
- s) «Operação de transporte bilateral em transporte internacional ocasional ou regular de passageiros», quando o condutor executa uma das seguintes operações:
- i) Toma os passageiros no Estado-Membro onde se encontra licenciada e tem o seu estabelecimento e os larga em outro Estado-Membro ou num país terceiro;
- ii) Toma os passageiros num Estado-Membro ou num país terceiro e os larga no Estado-Membro onde se encontra licenciada e tem o seu estabelecimento;
- iii) Toma e larga os passageiros no Estado-Membro onde se encontra licenciada e tem o seu estabelecimento com o objetivo de realizar excursões locais noutra Estado-Membro ou num país terceiro;
- t) «Operações de cabotagem» transportes nacionais por conta de outrem efetuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento;
- u) «Pessoa que exerce atividades móveis de transporte rodoviário» qualquer trabalhador móvel ou condutor independente que exerce a referida atividade;
- v) «Pessoal viajante» todo o trabalhador que faça parte da tripulação, nomeadamente condutores, aprendizes, estagiários, ajudantes, cobradores;
- w) «Período de condução», o tempo de condução acumulado a partir do momento em que o condutor começa a conduzir após um período de repouso ou de pausa, até gozar um período de repouso ou de pausa. O período de condução pode ser contínuo ou não;
- x) «Posto de trabalho» o local onde se situa o estabelecimento principal da empresa para a qual a pessoa que exerce atividades móveis de transporte rodoviário efetua tarefas, e os seus diversos estabelecimentos secundários, coincidam ou não com a sede social ou estabelecimento principal, bem como o veículo utilizado pela pessoa que exerce atividades móveis de transporte rodoviário para efetuar trabalhos e qualquer outro local onde sejam exercidas as atividades relacionadas com transporte;
- y) «Reparação», uma reparação de um sensor de movimentos ou de uma unidade-veículo que exige que a sua fonte de alimentação energética seja desligada, ou desligada de outros componentes do tacógrafo, ou que se abra esse sensor ou essa unidade;
- z) «Semana» o período compreendido entre as 0 horas de segunda-feira e as 24 horas de domingo;
- aa) «Sensor de movimentos», o componente do tacógrafo que emite um sinal representativo da velocidade do veículo e/ou da distância percorrida;
- bb) «Tacógrafo» ou «Aparelho de controlo» o equipamento completo destinado a ser instalado a bordo dos veículos rodoviários para visualizar, registar, imprimir, memorizar e apresentar automati-

camente ou semi-automaticamente dados sobre a marcha desses veículos, bem como dados sobre certos períodos de atividade dos seus condutores;

cc) «Tacógrafo analógico», um tacógrafo que utiliza uma folha de registo nos termos do Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014;

dd) «Tacógrafo digital», um tacógrafo que utiliza um cartão tacográfico nos termos Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014;

ee) «Tempo de disponibilidade» os períodos não correspondentes a períodos de pausa ou de repouso, durante os quais o trabalhador móvel não é obrigado a permanecer no seu posto de trabalho, mantendo-se, no entanto, disponível para responder a eventuais solicitações no sentido de iniciar ou retomar a condução ou de efetuar outros trabalhos relacionados com a atividade de transporte rodoviário, cujo âmbito e duração previsível devem ser previamente conhecidos do trabalhador móvel, isto é, antes da partida ou imediatamente antes do início efetivo do período em questão, ou de acordo com as condições gerais negociadas entre os parceiros sociais e/ou definidas pela legislação dos Estados-Membros. São ainda considerados tempos de disponibilidade, nomeadamente, os períodos durante os quais o trabalhador móvel acompanha um veículo embarcado num *ferry-boat* ou transportado de comboio, bem como os períodos de espera nas fronteiras ou devido a restrições à circulação. Para os trabalhadores móveis que conduzem em equipa, o tempo passado ao lado do condutor ou num beliche durante a marcha do veículo;

ff) «Tempo de trabalho» o período compreendido entre o começo e o fim do trabalho, excluindo-se períodos de pausa, de repouso e de disponibilidade, durante o qual:

i) O trabalhador móvel se encontre no seu local de trabalho, à disposição do empregador e no exercício das suas funções ou atividades, ou seja:

O tempo correspondente a todas as atividades de transporte rodoviário. Essas atividades incluem, nomeadamente, condução, realização e/ou acompanhamento nas cargas e descargas, assistência aos passageiros que entrem e/ou saiam do veículo, limpeza, manutenção técnica e abastecimento, bem como todas as restantes tarefas destinadas a assegurar a segurança do veículo, carga e passageiros ou a satisfazer as obrigações legais ou regulamentares diretamente ligadas à operação específica de transporte em curso, incluindo o controlo das operações de carga e descarga, formalidades administrativas com a polícia, alfândegas, serviços de imigração;

Os períodos durante os quais não pode dispor livremente do seu tempo, sendo-lhe exigida a presença no posto de trabalho, pronto para retomar o trabalho normal, desempenhando certas tarefas associadas ao serviço, nomeadamente períodos de espera pela carga ou descarga cuja duração previsível não seja antecipadamente conhecida, isto é, antes da partida ou imediatamente antes do início efetivo do período em questão, ou de acordo com as condições gerais negociadas entre os parceiros sociais e/ou previstas pela legislação dos Estados-Membros;

ii) O condutor independente se encontre no seu local de trabalho, à disposição do cliente e no exercício das suas funções ou atividades, exceto se se tratar de trabalho administrativo geral não diretamente ligado à operação específica de transporte em curso, excluindo-se, para efeitos da presente definição, os períodos de pausa e repouso e, ainda, não lhe sendo aplicável o tempo de disponibilidade;

gg) «Trabalhador destacado» qualquer trabalhador que, por um período limitado, trabalhe no território de um Estado-Membro diferente do Estado onde habitualmente exerce a sua atividade;

hh) «Trabalhador móvel» o trabalhador que faça parte do pessoal viajante, inclusive formandos e aprendizes, e que esteja ao serviço de uma empresa que efetue, por conta de outrem ou por conta própria, transportes rodoviários de passageiros ou de mercadorias;

ii) «Unidade-veículo», o tacógrafo, excluindo o sensor de movimentos e os cabos que o ligam:

i) A unidade pode ser única ou consistir em diversas unidades distribuídas pelo veículo, desde que cumpra os requisitos de segurança do Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014;

ii) A unidade-veículo inclui, nomeadamente, uma unidade de tratamento, uma memória de dados, uma função de medição do tempo, duas interfaces para cartões inteligentes (condutor), uma impressora, um ecrã de visualização, conectores e instrumentos para a introdução de dados do utilizador.

CAPÍTULO II

Coordenação, controlo e fiscalização

Artigo 4.º

Organismo de coordenação e ligação

1 – Compete ao IMT, I. P., enquanto organismo de coordenação e ligação:

a) Assegurar a coordenação das ações efetuadas ao abrigo do n.º 4 do artigo 9.º, com os organismos congéneres dos outros Estados-Membros;

b) Transmitir à Comissão Europeia os elementos estatísticos bienais, nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006 e, ainda, os relativos ao artigo 13.º da Diretiva 2002/15/CE;

c) Assegurar a disponibilização de informações nos termos do artigo seguinte;

d) Garantir o intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros no que diz respeito à aplicação do presente decreto-lei.

2 – O IMT, I. P., disponibiliza aos organismos de coordenação e ligação dos outros Estados-Membros as informações referidas no artigo 40.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, e no n.º 2 do artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, pelo menos de seis em seis meses e em caso de pedido específico.

3 – O IMT, I. P., promove, pelo menos uma vez por ano, em conjunto com os organismos de coordenação e ligação dos outros Estados-Membros:

a) Programas de formação sobre melhores práticas para os agentes encarregados da fiscalização;

b) Intercâmbio entre o seu pessoal e o dos organismos de coordenação e ligação dos outros Estados-Membros.

Artigo 5.º

Recolha e divulgação de dados estatísticos

1 – As entidades responsáveis pela fiscalização recolhem, organizam e remetem anualmente ao IMT, I. P., em formato digital, os dados respeitantes a essa atividade, designadamente os seguintes:

a) No que respeita ao controlo na estrada:

i) O tipo de via pública, nomeadamente autoestrada, estrada nacional ou estrada secundária, em que foi realizado o controlo;

ii) O país de matrícula do veículo controlado;

- iii) O tipo de tacógrafo, analógico, digital ou inteligente utilizado;
 - iv) O tipo, métodos e formas de manipulação detetadas em sede de fiscalização para comunicação aos Estados-Membros de origem;
- b) No que respeita ao controlo nas instalações das empresas:
- i) O tipo de atividade de transporte, nomeadamente internacional ou nacional, de passageiros ou de carga, por conta própria ou por conta de outrem;
 - ii) A dimensão da frota da empresa;
 - iii) O tipo de tacógrafo, analógico ou digital utilizado.
- 2 – O IMT, I. P., publicita os dados estatísticos recolhidos de acordo com o número anterior e transmite-os à Comissão Europeia, de dois em dois anos.

Artigo 6.º

Registo de dados

1 – O IMT, I. P., mantém um registo atualizado da atividade desenvolvida, com base nos dados recolhidos pelas entidades com competência fiscalizadora, incluindo os relativos aos procedimentos e sanções aplicados em cada caso.

2 – A Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) comunica ao IMT, I. P., através de uma plataforma, os dados da atividade desenvolvida, relativos aos procedimentos e sanções aplicadas em cada caso.

3 – O registo é de utilização comum pelas entidades com competência fiscalizadora, para efeitos de instrução de processos contraordenacionais relativos a infrações ao disposto nos regulamentos e no AETR referidos no artigo 1.º, devendo ser celebrados protocolos definindo os procedimentos para a sua utilização.

4 – À recolha, registo e tratamento dos elementos necessários pelas entidades com competência fiscalizadora e para a instrução dos processos e aplicação das coimas é aplicável o regime do registo nacional de transportador rodoviário e das atividades auxiliares ou complementares do sector dos transportes, com as necessárias adaptações, e a legislação aplicável em matéria de proteção de dados pessoais, designadamente, o Regulamento Geral de Proteção de Dados, aprovado pelo Regulamento (UE) 2016/679, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, a Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto, na sua redação atual, a Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto, e a Lei n.º 59/2019, de 8 de agosto.

Artigo 7.º

Fiscalização

1 – A fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei compete às seguintes entidades, nos termos das suas atribuições:

- a) ACT;
- b) Guarda Nacional Republicana;
- c) IMT, I. P.;
- d) Polícia de Segurança Pública.

2 – As entidades referidas no número anterior podem proceder, junto das pessoas singulares ou coletivas que efetuem transportes rodoviários, a todas as investigações e verificações necessárias, nos termos dos respetivos estatutos ou da legislação que aprova a respetiva orgânica.

3 – O pessoal do IMT, I. P., com competência fiscalizadora e no exercício e no âmbito das suas funções, desde que devidamente credenciados, nos termos dos seus Estatutos, têm livre acesso aos locais destinados ao exercício da atividade das empresas.

Artigo 8.º

Modalidades de controlo

1 – Os controlos da aplicação das disposições sociais e do AETR são realizados na estrada e nas instalações das empresas.

2 – Os controlos devem incidir sobre, pelo menos, 3 % dos dias de trabalho dos condutores abrangidos pelos regulamentos referidos no artigo 1.º

3 – Dos dias de trabalho controlados, um mínimo de 30 % deve corresponder a controlos na estrada e um mínimo de 50 % deve corresponder a controlos nas instalações das empresas.

4 – Os controlos efetuados nas instalações das autoridades competentes, com base em dados solicitados às empresas, equivalem a controlos efetuados nas instalações destas.

Artigo 9.º

Controlos na estrada

1 – Os controlos na estrada devem ocorrer em diferentes locais e a qualquer hora, abrangendo uma parte da rede rodoviária com a extensão necessária, com vista a prevenir que as entidades controladas evitem os locais de controlo.

2 – Os controlos são efetuados através de rotação aleatória que tenha em vista um equilíbrio geográfico adequado, sendo instalados pontos de controlo em número suficiente nas estradas ou na sua proximidade, nomeadamente em estações de serviço e locais seguros nas autoestradas.

3 – Durante os controlos na estrada, o condutor está autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor de transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade a fim de apresentar, antes do fim do controlo na estrada, qualquer elemento de prova que não se encontre a bordo do veículo, o que não prejudica a obrigação de o condutor assegurar a utilização correta do equipamento tacográfico.

4 – Os controlos na estrada são realizados em simultâneo com as autoridades de controlo transfronteiriças, pelo menos seis vezes por ano, mediante coordenação nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º

5 – Os controlos incidem sobre todos ou parte dos elementos referidos na parte A do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

6 – Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 11.º, os controlos são realizados sem discriminação, nomeadamente, em razão:

- a) Do país de matrícula do veículo;
- b) Do país de residência do condutor;
- c) Do país de estabelecimento da empresa;
- d) Da origem e destino da viagem;
- e) Do tipo de tacógrafo, analógico ou digital.

7 – Os agentes encarregados da fiscalização devem dispor de:

a) Uma lista dos principais elementos a controlar, nos termos da parte A do anexo ao presente decreto-lei;

b) Um equipamento normalizado de controlo que permita descarregar dados da unidade do veículo e do cartão de condutor a partir do tacógrafo digital, ler e analisar dados ou transmiti-los a uma base central para análise, e controlar as folhas do tacógrafo;

c) Um equipamento de controlo das folhas do tacógrafo;

d) Um equipamento específico, dotado de *software*, que permita verificar e confirmar a assinatura digital associada aos dados e estabelecer o perfil de velocidade do veículo previamente à inspeção do aparelho de controlo.

8 – Sempre que o controlo efetuado na estrada a condutor de veículo registado nouro Estado-Membro indiciue infração para cuja prova sejam necessários outros elementos além dos transportados no veículo, é solicitada a informação em falta ao organismo referido no artigo 4.º, o qual providencia junto do organismo congénere do Estado-Membro em causa a obtenção da informação pertinente.

9 – Sempre que seja realizado um controlo na estrada de um veículo equipado com tacógrafo analógico ou não seja possível a introdução do cartão de controlo, no caso do tacógrafo digital, a entidade fiscalizadora deve emitir um documento comprovativo de tal controlo.

Artigo 10.º

Controlos nas instalações das empresas

1 – Os controlos nas instalações das empresas são programados por cada uma das autoridades encarregadas dessa fiscalização, tendo em conta os diferentes tipos de transporte e de empresas.

2 – Devem ser efetuados controlos nas empresas sempre que seja detetada nos controlos de estrada a prática de contraordenações graves ou muito graves ao abrigo do presente decreto-lei, por violação das disposições dos regulamentos referidos no artigo 1.º ou no presente decreto-lei.

3 – Os controlos nas instalações das empresas incidem sobre os elementos referidos na parte B do anexo ao presente decreto-lei.

4 – Os agentes encarregados da fiscalização devem dispor de:

a) Uma lista dos principais elementos a controlar, nos termos da parte B do anexo ao presente decreto-lei;

b) Um equipamento normalizado referido na alínea b) do n.º 7 do artigo anterior;

c) Um equipamento específico, dotado de *software*, que permita verificar e confirmar a assinatura digital associada aos dados e estabelecer o perfil de velocidade do veículo previamente à inspeção do tacógrafo.

5 – Os agentes encarregados da fiscalização têm em conta, durante todas as fases do processo de controlo e fiscalização, todas as informações respeitantes às atividades da empresa noutros Estados-Membros que tenham sido prestadas pelos organismos de ligação desses Estados-Membros.

6 – Aos controlos efetuados nas instalações das autoridades competentes aplica-se o disposto nos números anteriores.

Artigo 11.º

Sistema de classificação de riscos

1 – O sistema de classificação dos riscos estabelece o grau de risco das empresas, tendo em consideração o número e a gravidade das contraordenações previstas no presente decreto-lei cometidas pelas empresas de acordo com a regulamentação sobre a matéria.

2 – O rigor e a frequência do controlo dependem do grau de risco em que as empresas sejam classificadas.

Artigo 12.º**Conservação de documentos**

1 – A empresa deve conservar, pelo menos durante um ano, os documentos, os registos dos resultados e outros dados relevantes relativos aos controlos efetuados nas suas instalações ou na estrada, fornecidos por agentes encarregados da fiscalização.

2 – O previsto no presente artigo deve obedecer à legislação aplicável em matéria de proteção de dados pessoais, designadamente, o Regulamento Geral de Proteção de Dados, aprovado pelo Regulamento (UE) 2016/679, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, a Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto, a Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto, e a Lei n.º 59/2019, de 8 de agosto.

3 – O tempo máximo de conservação de documentos e registos referidos neste diploma, bem como as regras de acesso aos mesmos, são estabelecidos por portaria dos membros do Governos responsáveis pelas áreas dos transportes e do trabalho.

CAPÍTULO III**Do tacógrafo****SECÇÃO I****Instalação e uso****Artigo 13.º****Condições de instalação e utilização do tacógrafo**

1 – A instalação e utilização de tacógrafo, nos termos previstos no Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, estão sujeitas às seguintes condições:

a) Tacógrafos devidamente homologados, selados e com aposição da chapa de instalação, claramente visível e de fácil acesso;

b) Tacógrafos submetidos a operações de controlo metrológico, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis, por instaladores ou reparadores reconhecidos.

2 – As inspeções para comprovação do bom funcionamento e exatidão do tacógrafo efetuam-se, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis, nas seguintes situações:

a) Inspeção inicial:

i) No momento da instalação de tacógrafo novo e após qualquer reparação do aparelho, no caso de tacógrafo analógico;

ii) No momento da instalação de tacógrafo novo e após ativação, no caso de tacógrafo digital;

b) As inspeções periódicas no tacógrafo, analógico ou digital, têm lugar com o intervalo máximo de dois anos entre cada inspeção, e ainda;

i) Após qualquer reparação do tacógrafo digital;

ii) Sempre que se verifique alteração do coeficiente característico do veículo ou do perímetro efetivo dos pneus;

iii) Quando a hora do aparelho de controlo apresentar desfasamentos superiores a vinte minutos;

iv) Quando a matrícula do veículo for alterada.

SECÇÃO II

Regime contraordenacional

Artigo 14.º

Processamento e regime das contraordenações

1 – O processamento das contraordenações e aplicação das coimas previstas no presente capítulo compete ao IMT, I. P., e observa o regime geral das contraordenações aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro.

2 – O IMT, I. P., organiza o registo das contraordenações cometidas, nos termos da legislação em vigor.

Artigo 15.º

Classificação das contraordenações e valores das coimas

1 – As contraordenações previstas no presente capítulo classificam-se em contraordenação de máxima gravidade, contraordenação muito grave, contraordenação grave e contraordenação leve, de acordo com a terminologia prevista na Diretiva Delegada (UE) 2024/846, da Comissão, de 14 de março de 2024.

2 – A cada escalão de contraordenações previstas no presente capítulo corresponde uma coima variável em função da gravidade da infração.

Artigo 16.º

Contraordenações

1 – As infrações ao Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, alterado pelo Regulamento (UE) 2020/1054, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, sobre o uso e instalação do tacógrafo, constituem contraordenação, nos termos dos números seguintes.

2 – Constitui contraordenação de máxima gravidade punível com coima de € 1500 a € 4500 ou de € 1500 a € 7500, consoante se trate de pessoa singular ou pessoa coletiva, imputável à empresa que efetua o transporte:

a) A falta de aparelho de controlo em veículo afeto ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias, em que tal seja obrigatório;

b) A manipulação do aparelho de controlo ou a instalação no veículo de quaisquer dispositivos de manipulação mecânicos, eletrónicos ou de outra natureza, que falseiem os dados ou alterem o correto e normal funcionamento do tacógrafo, sem prejuízo da responsabilidade criminal;

c) A destruição ou a supressão de quaisquer dados registados no aparelho de controlo ou no cartão tacográfico do condutor;

d) A utilização de tacógrafo, analógico ou digital, não homologado, não verificado ou não ativado.

3 – Constitui contraordenação muito grave punível com coima de € 1200 a € 3600 ou de € 1200 a € 6000, consoante se trate de pessoa singular ou pessoa coletiva, imputável à empresa que efetua o transporte:

a) A utilização de tacógrafo, analógico ou digital, instalado por entidade reconhecida, em que falte a marca do instalador ou reparador nas selagens, assim como a falta de selagem obrigatória, o documento comprovativo da selagem, a chapa de instalação ou a não justificação da abertura das selagens, nos casos permitidos;

- b) A utilização de veículo com tacógrafo avariado ou a funcionar defeituosamente;
- c) A utilização de aparelho de controlo que tenha sido instalado, inspecionado ou reparado por entidade não reconhecida;
- d) A falta de inspeção do tacógrafo, nos termos referidos no n.º 2 do artigo 13.º;
- e) A utilização de tacógrafo analógico em veículo sujeito a tacógrafo digital.

4 – Constitui contraordenação de máxima gravidade punível com coima de € 750 a € 2250, imputável ao condutor:

- a) A falta de cartão de condutor ou utilização de cartão caducado por qualquer dos membros da tripulação afetos à condução de veículo equipado com tacógrafo digital;
- b) A utilização de cartão de condutor por pessoa diferente do seu titular, sem prejuízo da responsabilidade criminal;
- c) A utilização de cartão de condutor falsificado ou obtido por meio de falsas declarações, sem prejuízo da responsabilidade criminal;
- d) A manipulação do cartão de condutor ou das folhas de registo, que falseie os dados (nome, data, km) ou altere o seu correto e normal funcionamento, sem prejuízo da responsabilidade criminal.

5 – Constitui contraordenação muito grave punível com coima de € 600 a € 1800, imputável ao condutor:

- a) A recusa de sujeição a controlo;
- b) Não apresentação do cartão de condutor, caso o condutor seja titular desse cartão;
- c) A utilização de cartão de condutor originário, quando este tenha sido substituído;
- d) A condução de veículo equipado com tacógrafo sem estar inserida a folha de registo, no caso de tacógrafo analógico, ou o cartão de condutor, no caso de tacógrafo digital ou inteligente;
- e) A utilização de cartão de condutor ou folha de registo sujo ou danificado, em caso de dados ilegíveis;
- f) Utilização incorreta de folhas de registo ou cartão de condutor ou do aparelho de controlo;
- g) A não anotação durante o período de avaria ou de mau funcionamento do tacógrafo dos elementos de identificação do condutor (nome, número do cartão de condutor ou da carta de condução), incluindo assinatura, bem como as informações relativas aos diferentes períodos que deixem de ser registados ou impressos corretamente pelo tacógrafo:
 - i) Na folha de registo ou folhas de registo; ou
 - ii) Numa folha *ad hoc* a juntar à folha de registo ou ao cartão do condutor;
- h) A utilização da folha de registo ou cartão de condutor por um período mais longo do que o previsto, com perda de dados;
- i) Retirada não autorizada de folhas de registo ou de cartões de condutor com impacto no registo de dados importantes.

6 – Constitui contraordenação grave punível com coima de € 400 a € 1200 ou € 400 a € 2000, consoante se trate de pessoa singular ou pessoa coletiva, imputável à empresa que efetua o transporte:

- a) A utilização de folha de registo não conforme com o modelo homologado;
- b) A falta de folhas de registo de dados no caso do tacógrafo analógico.

7 – Constitui contraordenação grave punível com coima de € 200 a € 600, imputável ao condutor:

a) A utilização do cartão tacográfico, quando tenha havido alteração dos dados relativos ao titular do mesmo, sem que tenha sido requerida substituição nos 30 dias seguintes à data em que se produziu a causa determinante da alteração;

b) A não inserção do cartão de condutor na ranhura certa (em caso de tripulação múltipla);

c) A não utilização da folha de registo correta ou não utilização do símbolo «transbordador (*ferry*)/ comboio»;

d) Não indicação nos registos dos símbolos dos países em que o período de trabalho diário teve início e terminou.

8 – Constitui contraordenação leve punível com coima de € 100 a € 300:

a) Insuficiência de papel de impressão, no caso dos tacógrafos digitais, imputável à empresa que efetua o transporte;

b) Utilização de cartão de condutor ou folhas de registo sujos ou danificados, ainda que com dados legíveis, imputável ao condutor;

c) A não comunicação formal da perda, furto ou roubo do cartão de condutor às autoridades competentes de emissão do cartão e às autoridades competentes do estado de residência normal do condutor, se estas forem distintas, imputável ao condutor.

9 – A tentativa e a negligência são puníveis, sendo, nesse caso, reduzidos para metade os limites mínimos e máximos referidos nos números anteriores.

Artigo 17.º

Produto das coimas

O produto das coimas resultantes do presente capítulo é distribuído da seguinte forma:

a) 20 % para o IMT, I. P., constituindo receita própria;

b) 20 % para a entidade fiscalizadora;

c) 60 % para o Estado.

CAPÍTULO IV

Organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis e condutores independentes em atividades de transporte rodoviário

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 18.º

Informação

1 – Sem prejuízo do disposto nos artigos 106.º a 109.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 7 de fevereiro, o dever de informação do empregador ao trabalhador móvel inclui os limites à duração do trabalho, os intervalos de descanso e os repousos diários e semanais.

2 – Constitui contraordenação grave a violação do disposto no número anterior.

Artigo 19.º

Registo

1 – No caso de trabalhador móvel não sujeito ao aparelho de controlo previsto no Regulamento (UE) n.º 165/2014, de 4 de fevereiro de 2014, ou previsto no AETR, o registo do número de horas de trabalho prestadas a que se refere o artigo 202.º do Código do Trabalho indica também os intervalos de descanso e repousos diários e semanais e, se houver prestação de trabalho a vários empregadores, deverá permitir apurar o número de horas de trabalho prestadas a todos eles.

2 – A forma do registo referida no número anterior é estabelecida em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do trabalho e dos transportes.

3 – O empregador deve:

a) Manter os suportes do registo referido nos números anteriores em condições que permitam a sua leitura, durante cinco anos, à disposição das entidades com competência fiscalizadora;

b) Entregar ao trabalhador, a pedido deste e no prazo de 10 dias úteis, cópia dos registos referidos nos números anteriores.

4 – Constitui contraordenação leve a utilização do suporte de registo referido nos n.ºs 1 e 2 por período superior àquele para o qual foi concebido, quando não inviabilize a leitura dos registos efetuados.

5 – Constitui contraordenação grave:

a) A utilização de suporte de registo que incumpra os requisitos legais;

b) O registo incompleto ou não discriminado dos períodos de tempo sujeitos a registo, nos termos previstos na portaria referida no n.º 2;

c) A falta de anotação ou a anotação incompleta das indicações a incluir no suporte de registo, no início e no fim do período a que respeita;

d) A violação do disposto na alínea b) do n.º 3.

6 – Constitui contraordenação muito grave:

a) A não utilização de suporte de registo;

b) A utilização de suporte de registo por período superior àquele para o qual foi concebido, quando inviabilize a leitura dos registos efetuados;

c) A alteração das indicações ou registos;

d) A não apresentação, quando solicitada pelas entidades com competência fiscalizadora, do suporte de registo correspondente ao dia em curso e dos 56 dias anteriores nos termos previstos na regulamentação europeia aplicável;

e) A violação do disposto na alínea a) do n.º 3.

7 – Os trabalhadores móveis não sujeitos ao aparelho de controlo previsto no Regulamento (UE) n.º 165/2014, de 4 de fevereiro de 2014, podem optar pela utilização deste, para dar cumprimento ao disposto no presente artigo, ficando, neste caso, sujeitos ao mesmo regime de instalação e utilização do referido equipamento, bem como ao cumprimento das disposições pertinentes do presente artigo.

8 – A utilização de tacógrafo em violação do regime de instalação e utilização do equipamento entende-se como não utilização de suporte de registo.

9 – No caso de trabalhador móvel sujeito ao aparelho de controlo previsto no Regulamento (UE) n.º 165/2014, de 4 de fevereiro de 2014, ou de aparelho previsto no AETR, o registo do número de horas de trabalho prestadas a que se refere o artigo 202.º do Código do Trabalho considera-se cumprido, respeitando, neste caso, as condições e prazo estabelecidos na alínea a) do n.º 3 do presente artigo.

10 – Os trabalhadores móveis que se encontrem afetos aos transportes rodoviários previstos no artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, de 15 de março de 2006, assim como aqueles que se encontrem isentos aos artigos 5.º a 9.º do referido Regulamento, em termos a definir por portaria estabelecida pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos transportes e do trabalho, devem observar o disposto no presente artigo.

Artigo 20.º

Tempo de disponibilidade

O tempo de disponibilidade previsto na alínea ee) do artigo 3.º não é considerado tempo de trabalho.

SECÇÃO II

Duração e organização do tempo de trabalho

Artigo 21.º

Limites da duração do trabalho

1 – A duração do trabalho semanal dos trabalhadores móveis, incluindo trabalho suplementar, não pode exceder 60 horas, nem 48 horas em média num período de quatro meses.

2 – Por instrumento de regulamentação coletiva de trabalho, o período de referência previsto no número anterior pode ser aumentado até seis meses.

3 – Se o trabalhador móvel trabalhar para vários empregadores, a duração do trabalho semanal para efeitos do n.º 1 corresponde à soma dos períodos de trabalho efetuados.

4 – Para efeitos do disposto no número anterior:

a) O empregador que exerça a atividade de transportes rodoviários, abrangida pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006 ou pelo AETR, solicita ao trabalhador aquando da admissão, por escrito, a indicação dos períodos de trabalho prestados a qualquer outro empregador;

b) O trabalhador informa, por escrito, o empregador referido na alínea anterior do seu período normal de trabalho ao serviço de qualquer outro empregador e das horas de trabalho prestadas para além deste, aquando da admissão, bem como sempre que haja alteração do seu período normal de trabalho, preste horas de trabalho para além deste ou passe a trabalhar para vários empregadores.

5 – Por motivos objetivos, nomeadamente razões técnicas ou de organização do trabalho, o disposto no n.º 1, pode ser afastado por convenção coletiva, incluindo quando aplicável à situação prevista no n.º 3.

6 – A violação do disposto no n.º 1, constitui contraordenação:

a) Leve, se a duração do trabalho semanal for inferior a 65 horas numa semana ou a 56 horas em média num período de quatro meses;

b) Grave, se a duração do trabalho for superior ou igual a 65 horas e inferior a 70 horas numa semana ou igual ou superior a 56 e inferior a 60 horas semanais em média num período de quatro meses;

c) Muito grave, se a duração do trabalho for superior ou igual a 70 horas numa semana ou igual ou superior a 60 horas semanais em média num período de quatro meses.

7 – Constitui contraordenação grave a violação do disposto na alínea a) do n.º 4.

Artigo 22.º

Trabalho noturno

1 – A duração do trabalho, incluindo trabalho suplementar, no caso de abranger, no todo ou em parte, o intervalo entre as 0 e as 5 horas, não pode ser superior a 10 horas por cada período de 24 horas, após um período de repouso diário ou semanal.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior, é excluído o tempo de disponibilidade como previsto na alínea ee) do artigo 3.º

3 – Por motivos objetivos, nomeadamente razões técnicas ou de organização do trabalho, o disposto no n.º 1, pode ser afastado por convenção coletiva.

4 – A violação do disposto no número anterior constitui contraordenação:

- a) Leve, se a duração do trabalho for superior a 10 horas e inferior a 11 horas;
- b) Grave, se a duração do trabalho for igual a 11 horas e inferior a 13 horas;
- c) Muito grave, se a duração do trabalho for igual ou superior a 13 horas.

Artigo 23.º

Intervalo de descanso

1 – O período de trabalho dos trabalhadores móveis é interrompido por um intervalo de descanso de duração não inferior a 30 minutos, se o número de horas de trabalho estiver compreendido entre seis e nove, ou 45 minutos, se o número de horas for superior a nove.

2 – Os trabalhadores móveis não podem prestar mais de seis horas de trabalho consecutivo.

3 – O intervalo de descanso referido no n.º 1 pode ser dividido em períodos com a duração mínima de 15 minutos.

4 – O disposto nos números anteriores não prejudica a aplicação aos condutores do regime de interrupções de condução previsto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, ou no AETR.

5 – A violação do disposto nos números anteriores constitui contraordenação:

- a) Leve, se o intervalo de descanso for superior a 20 minutos e inferior a 30 minutos se o número de horas de trabalho estiver compreendido entre seis e nove, ou superior a 30 minutos e inferior a 45 minutos se o número de horas de trabalho for superior a nove;
- b) Grave, se o intervalo de descanso for superior a 10 minutos e inferior ou igual a 20 minutos e o número de horas de trabalho estiver compreendido entre seis e nove, ou superior a 20 minutos e igual ou inferior a 30 minutos se o número de horas de trabalho for superior a nove;
- c) Muito grave, se o intervalo de descanso for igual ou inferior a 10 minutos e o número de horas de trabalho estiver compreendido entre seis e nove, ou igual ou inferior a 20 minutos e o número de horas de trabalho for superior a nove.

Artigo 24.º

Períodos de repouso diários e semanais

Os regimes de repouso diários e semanal previstos no Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março, ou no AETR, são extensivos aos demais trabalhadores móveis incluídos na definição constante da alínea hh) do artigo 3.º

Artigo 25.º

Dos trabalhadores independentes

As disposições do presente capítulo são aplicáveis aos trabalhadores independentes, com as necessárias adaptações.

CAPÍTULO V

**Aplicação das disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários
e do Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações
dos Veículos que Efetuem Transportes Internacionais Rodoviários**

Artigo 26.º

Aplicação da regulamentação nacional

1 – Em caso de transporte efetuado inteiramente em território português, o condutor ao serviço de empresa neste estabelecida está sujeito à regulamentação coletiva de trabalho aplicável que preveja tempos máximos de condução menos elevados ou pausas ou períodos de repouso mais elevados do que os estabelecidos na regulamentação europeia aplicável ou no AETR.

2 – Sem prejuízo do disposto no número anterior, ao incumprimento de normas constantes de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho que consubstancie simultaneamente contraordenação, nos termos dos artigos 43.º a 48.º, prevalece a aplicação do regime contraordenacional previsto no presente decreto-lei.

Artigo 27.º

Registo manual por condutor de veículo matriculado em país terceiro

1 – O condutor de veículo pesado matriculado em Estado que não seja membro da União Europeia nem do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte ou parte Contratante do AETR, não equipado com tacógrafo conforme à legislação e regulamentação aplicável ou ao AETR, deve registar manualmente em folha diária de modelo análogo à utilizada nos termos do AETR, o seguinte:

- a) Os tempos de condução;
- b) Os tempos de outras atividades profissionais além da condução;
- c) As pausas e os tempos de repouso.

2 – Constitui contraordenação muito grave a violação do disposto no número anterior.

CAPÍTULO VI

Do destacamento

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 28.º

Regime do destacamento aplicável aos condutores do setor do transporte rodoviário

1 – O condutor destacado tem direito às condições de trabalho previstas no artigo 7.º do Código do Trabalho, sem prejuízo de regime mais favorável constante da legislação aplicável ou do contrato.

2 – O destacamento em território português cessa quando o condutor sai do território nacional no âmbito de uma operação de transporte internacional de mercadorias ou de passageiros.

3 – O período de destacamento não pode ser acumulado com períodos de destacamento anteriores efetuados pelo mesmo condutor ou por um condutor que este substitua.

4 – As empresas de transporte estabelecidas em países terceiros não beneficiam de um tratamento mais favorável do que as empresas estabelecidas em Estados-Membros, inclusive quando realizam operações de transporte ao abrigo de acordos bilaterais ou multilaterais que concedam acesso ao mercado da União ou a partes deste.

5 – As disposições referentes ao presente capítulo não são aplicáveis a condutores que efetuem transporte em veículos equipados com tacógrafo inteligente, de acordo com as especificações enunciadas nos artigos 8.º, 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, contratados por empresas de transporte rodoviário, por se encontrarem a:

a) Atravessar o território de um Estado-Membro sem carregar ou descarregar mercadorias e sem tomar ou largar passageiros;

b) Realizar a viagem inicial ou final de uma operação de transporte combinado nos casos em que a viagem, considerada isoladamente, consista em operações de transporte bilateral;

c) Realizar uma operação internacional de transporte bilateral de mercadorias ou de passageiros;

d) Realizar atividades adicionais, no âmbito de operações internacionais de transporte bilateral referidas na alínea c) que incluam:

i) Uma atividade de carga e/ou descarga nos Estados-Membros ou em países terceiros que o condutor atravesse, desde que este não carregue e descarregue as mercadorias no mesmo Estado-Membro;

ii) Até duas atividades adicionais de carga e/ou descarga de mercadorias, no caso de uma operação internacional bilateral com destino ao Estado-Membro do estabelecimento, desde que esta seja efetuada após uma operação bilateral, com início no Estado-Membro do estabelecimento, sem que tenha sido efetuada qualquer atividade adicional;

iii) Uma atividade em que o condutor recolhe passageiros uma vez e/ou os largue uma única vez nos Estados-Membros ou em países terceiros que atravesse, desde que não sejam prestados serviços de transporte de passageiros entre dois locais situados no mesmo Estado-Membro cujo território atravesse.

6 – O disposto no presente capítulo prevalece sobre as disposições correspondentes do Código do Trabalho.

7 – As informações relativas aos instrumentos de regulamentação coletiva do trabalho aplicáveis aos condutores destacados encontram-se disponibilizadas no sítio institucional da ACT.

8 – Constitui contraordenação muito grave a violação do disposto no n.º 1, assim como a falta de registos de cargas e/ou descargas de mercadorias e tomada ou largada de passageiros no âmbito de operações internacionais de transporte e de cabotagem.

Artigo 29.º

Formação

1 – A ACT, em cooperação com as autoridades responsáveis pela aplicação da matéria do destacamento, disponibiliza informação e promove formação.

2 – Os empregadores devem promover formação e disponibilizar informação aos seus condutores sobre direitos e obrigações, em matéria de destacamento.

3 – Constitui contraordenação grave a violação do disposto no n.º 2.

Artigo 30.º

Declaração de destacamento

1 – A empresa transportadora que destaque um condutor nas condições mencionadas no presente capítulo está obrigada a apresentar, em papel ou em formato eletrónico, uma declaração de destacamento utilizando um formulário normalizado multilingue da interface pública ligada ao sistema de Informação do Mercado Interno, estabelecido no Regulamento (UE) 1024/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, a qual deve ser preenchida, por via desmaterializada, o mais tardar até ao início do destacamento.

2 – A declaração de destacamento referida no número anterior deve ser preenchida com os seguintes elementos:

a) Identificação da empresa transportadora, pelo menos, sob a forma do número da licença europeia, quando disponível;

b) Contacto do gestor de transportes da empresa transportadora ou de outra pessoa de contacto no Estado-Membro de estabelecimento;

c) Identificação do condutor, designadamente residência e o número da carta de condução;

d) Data de início do contrato de trabalho do condutor assim como referência à legislação que lhe é aplicável;

e) Datas previstas para início e termo do destacamento;

f) Números de matrícula dos veículos utilizados;

g) Identificação do tipo de transporte e de operações.

3 – Sempre que ocorrer alguma alteração relativa à declaração de destacamento, a empresa transportadora deve efetuar a respetiva atualização na plataforma do sistema IMI.

4 – As informações relativas às declarações de destacamento devem ser conservadas na plataforma do sistema IMI por um período de 24 meses.

5 – Constitui contraordenação grave:

a) A prestação de informação incompleta ou incorreta na declaração prevista no n.º 2;

b) A violação do disposto no n.º 3.

6 – Constitui contraordenação muito grave:

a) A falsificação da declaração de destacamento de condutores;

b) A não apresentação da declaração de destacamento ao Estado-Membro para o qual o condutor é destacado, o mais tardar até ao início do destacamento, em violação do disposto no n.º 1;

c) A impossibilidade por parte do condutor de apresentar uma declaração de destacamento válida, assim como a não disponibilização ao condutor de uma declaração de destacamento válida;

d) A não conservação de dados por um período de 24 meses relacionados com a plataforma do sistema IMI, no que respeita às informações relativas às declarações de destacamento, em violação do disposto no n.º 4.

Artigo 31.º

Legislação subsidiária

Em tudo o que não se encontrar especialmente previsto no presente capítulo aplica-se subsidiariamente o Código do Trabalho em matéria de regime de destacamento de trabalhadores.

SECÇÃO II

Controlo e cooperação administrativa

Artigo 32.º

Medidas de controlo

1 – Aquando da realização de ações de fiscalização, a entidade transportadora deve assegurar que o condutor possua, em papel ou em formato eletrónico, nomeadamente, a seguinte documentação:

a) Cópia da declaração de destacamento validamente submetida através do sistema IMI;

b) Comprovativos das operações de transporte realizadas no Estado-Membro onde o condutor se encontre destacado, designadamente o Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR/e-CMR), a guia de transporte em papel/eletrónica ou outros, que comprove o referido no n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (CE) 1072/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009;

c) Indicação, nos registos tacográficos, do país ou países em que o condutor tenha realizado operações de transporte rodoviário internacional ou operações de cabotagem, em conformidade com os requisitos em matéria de registo de informações e conservação dos registos no âmbito do Regulamento (UE) 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, e do Regulamento (UE) 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014.

2 – Aquando da ação de fiscalização mencionada no número anterior, no caso de a entidade empregadora não ter submetido a declaração de destacamento, deve fazê-lo no prazo máximo de 48 horas a contar da ação de fiscalização, sob pena do valor da coima previsto na alínea b) do n.º 6 do artigo 30.º ser agravada em 20 %.

3 – Após o período de destacamento podem as autoridades competentes solicitar à entidade transportadora o envio da seguinte documentação:

a) Comprovativos das operações de transporte realizadas no Estado-Membro onde o condutor se encontrava destacado;

b) Registos tacográficos com indicação de país ou países em que o condutor tenha realizado operações de transporte rodoviário internacional ou operações de cabotagem, em conformidade com os requisitos em matéria de registo de informações e conservação dos registos no âmbito do Regulamento (UE) 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, e do Regulamento (UE) 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014;

c) Recibos de retribuição relativos ao período em que ocorreu o destacamento;

d) Comprovativo de pagamento da retribuição;

e) Contrato de trabalho ou, não sendo este exigível, outro documento comprovativo de vínculo laboral do condutor;

f) Todos os registos de tempos de trabalho.

4 – A documentação solicitada nos termos do número anterior deve ser remetida no prazo de oito semanas através do sistema IMI.

5 – Constitui contraordenação muito grave:

a) A impossibilidade por parte do condutor de apresentar uma declaração de destacamento válida, em violação do disposto na alínea a) do n.º 1;

b) O não envio dos documentos solicitados à entidade transportadora no prazo de oito semanas a partir da data do pedido, em violação do disposto nos n.ºs 3 e 4.

Artigo 33.º

Cooperação administrativa e assistência mútua

1 – Caso a entidade transportadora não entregue a documentação referida no n.º 3 do artigo anterior, solicitada pelas autoridades competentes, no prazo de oito semanas, podem estas solicitar pedido de assistência, através do sistema IMI, às autoridades competentes do Estado-Membro do estabelecimento.

2 – Quando autoridades de um qualquer Estado-Membro solicitem pedido de assistência às autoridades nacionais, estas respondem no prazo de 25 dias úteis.

Artigo 34.º

Acesso à informação

A informação relativa às condições de trabalho e emprego a disponibilizar aos condutores des-tacados e às entidades transportadoras estabelecidas fora de Portugal, assim como a informação disponibilizada através do sistema IMI, deve observar o disposto na legislação aplicável em matéria de proteção de dados pessoais, designadamente, o Regulamento Geral de Proteção de Dados, apro-vado pelo Regulamento (UE) 2016/679, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, a Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto, na sua redação atual, a Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto, e a Lei n.º 59/2019, de 8 de agosto.

CAPÍTULO VII

Regime contraordenacional

SECÇÃO I

Regime geral

Artigo 35.º

Regime geral da responsabilidade contraordenacional

1 – Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, às contraordenações previstas nos capítu-los IV, V e VI e na secção II do presente capítulo aplicam-se, com as necessárias adaptações, o regime contraordenacional previsto nos artigos 548.º a 565.º do Código do Trabalho.

2 – Para efeitos do número anterior, o processamento das contraordenações e aplicação das coi-mas é da competência da ACT e observa o regime processual aplicável às contraordenações laborais e da segurança social, constante da Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro.

Artigo 36.º

Responsabilidade pelas contraordenações

1 – O empregador é responsável por qualquer infração cometida pelo condutor, ainda que fora do território nacional.

2 – A responsabilidade do empregador é excluída se este demonstrar que organizou o trabalho de modo que o condutor possa cumprir o disposto no Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, e no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006.

3 – O condutor é responsável pela infração na situação a que se refere o número anterior ou quando esteja em causa a violação do disposto no artigo 51.º

4 – A responsabilidade de outros intervenientes, que participem de algum modo na organização do trabalho da operação de transporte, objeto de fiscalização, nomeadamente expedidores, transitários ou operadores turísticos, pela prática da infração é punida a título de comparticipação, nos termos do regime geral das contraordenações.

5 – Para efeitos do número anterior, considera-se comparticipante na prática da infração, todo aquele que acordar com o transportador, ainda que por intermédio do motorista dando-lhe instruções nesse sentido, condições de transporte que violem as disposições dos regulamentos referidos no artigo 1.º ou no presente decreto-lei.

Artigo 37.º

Valor das coimas referente às disposições sobre organização do tempo de trabalho

O valor das coimas aplicável às contraordenações previstas no capítulo IV, sobre a organização do tempo de trabalho, resulta do disposto nos artigos 554.º e 555.º do Código do Trabalho.

Artigo 38.º

Valor das coimas referente às disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários

1 – A cada escalão de gravidade das contraordenações, previstas nos capítulos V e VI, sobre, respetivamente, disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários e do AETR e destacamento, e previstas na secção II do presente capítulo, corresponde uma coima variável em função do grau da culpa do infrator, salvo o disposto no artigo 555.º do Código do Trabalho.

2 – Os limites mínimo e máximo das coimas correspondentes a contraordenação leve são os seguintes:

- a) De 2 Unidades de Conta (UC) a 9 UC, em caso de negligência;
- b) De 6 UC a 15 UC, em caso de dolo.

3 – Os limites mínimo e máximo das coimas correspondentes a contraordenação grave são os seguintes:

- a) De 6 UC a 40 UC, em caso de negligência;
- b) De 13 UC a 95 UC, em caso de dolo.

4 – Os limites mínimo e máximo das coimas correspondentes a contraordenação muito grave são os seguintes:

- a) De 20 UC a 300 UC, em caso de negligência;
- b) De 45 UC a 600 UC, em caso de dolo.

5 – A sigla UC corresponde à unidade de conta processual, definida nos termos do Regulamento das Custas Processuais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 34/2008, de 26 de fevereiro.

Artigo 39.º

Agravamento das coimas

1 – Em caso de transporte de mercadorias perigosas ou de transportes pesados de passageiros, os limites mínimo e máximo da coima aplicável são agravados em 30 %.

2 – Sem prejuízo do disposto no número anterior, os limites mínimos e máximos da coima aplicável são agravados em 20 %, nas seguintes situações:

- a) Na situação prevista no n.º 1 do artigo 43.º, quando o tempo de condução diário seja igual ou superior a 13 horas e 30 minutos;
- b) Na situação prevista no n.º 2 do artigo 43.º, quando o tempo de condução diário seja igual ou superior a 15 horas;
- c) Na situação prevista no n.º 1 do artigo 44.º, quando o tempo de condução semanal seja igual ou superior a 70 horas;
- d) Na situação prevista no n.º 2 do artigo 44.º, quando o tempo de condução total acumulado por cada período de duas semanas seja igual ou superior a 112 horas e 30 minutos.

Artigo 40.º

Produto das coimas

O produto das coimas aplicadas relativas às contraordenações previstas nos capítulos IV, V, VI e VII reverte para as seguintes entidades:

- a) 50 % para a ACT, a título de compensação de custos de funcionamento e despesas processuais;
- b) 25 % para o Fundo de Acidentes de Trabalho;
- c) 15 % para a entidade atuante;
- d) 10 % para o IMT, I. P.

Artigo 41.º

Apreensão de folhas de registo

1 – As folhas de registo de tacógrafo ou qualquer outro registo que indiquem a existência de qualquer infração prevista no presente decreto-lei devem ser apreendidas pelo atuante e juntas ao auto de notícia correspondente.

2 – Aquando da apreensão dos documentos referidos no número anterior a entidade atuante emite e entrega ao condutor o respetivo documento comprovativo.

SECÇÃO II

Contraordenações em especial

Artigo 42.º

Idade mínima

Constitui contraordenação grave o exercício da atividade de condutor ou de ajudante de condutor por quem não tenha completado a idade mínima prevista na regulamentação europeia aplicável ou no AETR.

Artigo 43.º

Tempo diário de condução

1 – O tempo diário de condução que exceda o previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo inferior a 10 horas;

- b) Grave, sendo igual ou superior a 10 horas e inferior a 11 horas;
- c) Muito grave, sendo igual ou superior a 11 horas.

2 – O tempo diário de condução alargado que exceda o previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo inferior a 11 horas;
- b) Grave, sendo igual ou superior a 11 horas e inferior a 12 horas;
- c) Muito grave, sendo igual ou superior a 12 horas.

Artigo 44.º

Tempo semanal de condução

1 – O tempo semanal de condução que exceda o previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo inferior a 60 horas;
- b) Grave, sendo igual ou superior a 60 horas e inferior a 65 horas;
- c) Muito grave, sendo igual ou superior a 65 horas.

2 – O tempo de condução total acumulado por cada período de duas semanas que exceda o previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo inferior a 100 horas;
- b) Grave, sendo igual ou superior a 100 horas e inferior a 105 horas;
- c) Muito grave, sendo igual ou superior a 105 horas.

Artigo 45.º

Pausas

O período de condução, sem observância das pausas previstas na regulamentação europeia aplicável ou no AETR, constitui contraordenação:

- a) Leve, quando a condução é inferior a cinco horas;
- b) Grave, quando a condução é igual ou superior a cinco horas e inferior a seis horas;
- c) Muito grave, quando a condução é igual ou superior a seis horas.

Artigo 46.º

Período de repouso diário

1 – O período de repouso diário regular inferior ao previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR, constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo igual ou superior a 10 horas e inferior a 11 horas;
- b) Grave, sendo igual ou superior a 8 horas e 30 minutos e inferior a 10 horas;
- c) Muito grave, sendo inferior a 8 horas e 30 minutos.

2 – O período de repouso diário reduzido inferior ao previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo igual ou superior a 8 horas e inferior a 9 horas;
- b) Grave, sendo igual ou superior a 7 horas e inferior a 8 horas;
- c) Muito grave, sendo inferior a 7 horas.

3 – Caso o período de repouso diário regular seja gozado em dois períodos e o segundo seja inferior ao previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR, constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo a duração em falta inferior ou igual a uma hora;
- b) Grave, sendo a duração em falta superior a uma hora e inferior ou igual a duas horas;
- c) Muito grave, sendo a duração em falta superior a duas horas.

4 – O disposto no n.º 2 é aplicável caso o período de repouso diário do condutor de veículo com tripulação múltipla que se deve seguir ao termo de um período de repouso diário ou semanal for inferior ao previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR.

Artigo 47.º

Período de repouso semanal

1 – O período de repouso semanal regular inferior ao previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR, constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo igual ou superior a 42 horas e inferior a 45 horas;
- b) Grave, sendo igual ou superior a 36 horas e inferior a 42 horas;
- c) Muito grave, sendo inferior a 36 horas.

2 – O período de repouso semanal reduzido inferior ao previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR, constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo igual ou superior a 22 horas e inferior a 24 horas;
- b) Grave, sendo igual ou superior a 20 horas e inferior a 22 horas;
- c) Muito grave, sendo inferior a 20 horas.

3 – O período de repouso semanal que se inicie em incumprimento dos seis períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior, constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo inferior a 3 horas;
- b) Grave, sendo igual ou superior a 3 horas e inferior a 12 horas;
- c) Muito grave, sendo igual ou superior a 12 horas.

4 – A ausência total de compensação do repouso por dois períodos consecutivos de repouso semanal reduzido, no caso de transporte internacional de mercadorias, constitui contraordenação muito grave.

Artigo 48.º

Período de repouso semanal após utilização da derrogação dos 12 períodos de 24 horas

1 – O período de repouso semanal inferior ao previsto na regulamentação europeia aplicável ou no AETR, no caso de condutores que exerçam uma atividade de serviço ocasional único de transporte de passageiros, constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo superior a 67 horas e inferior a 69 horas;
- b) Grave, sendo superior a 65 horas e inferior ou igual a 67 horas;
- c) Muito grave, sendo igual ou inferior a 65 horas.

2 – O período de repouso semanal que se inicie após doze períodos consecutivos de 24 horas, a contar do fim do período de repouso semanal anterior, constitui contraordenação:

- a) Leve, sendo o início inferior a 3 horas;
- b) Grave, sendo o início igual ou superior a 3 horas e inferior a 12 horas;
- c) Muito grave, sendo o início igual ou superior a 12 horas.

3 – Sempre que se verifique o adiamento do período de repouso semanal, nos termos do número anterior, a condução do veículo entre as 22 horas e as 6 horas que não for assegurada por mais de um condutor constitui contraordenação:

- a) Grave, sendo superior a três horas e inferior a quatro horas e meia;
- b) Muito grave, sendo igual ou superior a quatro horas e meia.

Artigo 49.º

Alojamento

1 – O repouso no veículo por período superior a 45 horas constitui contraordenação muito grave.

2 – A falta de pagamento dos custos de alojamento apropriado ou adequado, fora do veículo, pelo empregador, constitui contraordenação grave.

Artigo 50.º

Organização do trabalho

A falta de organização do trabalho dos condutores que inviabilize o regresso ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor, bem como a falta de organização ou de instruções adequadas, para assegurar o cumprimento das disposições europeias, constitui contraordenação muito grave.

Artigo 51.º

Dever de informação

O incumprimento, por parte do condutor, do dever de fornecer a cada uma das empresas de transporte para as quais execute trabalho de condução ou outra atividade elementos relativos a tempo de condução, duração do trabalho semanal, pausas, tempo de condução ininterrupta e períodos de repouso, constitui contraordenação grave.

Artigo 52.º

Veículo de transporte regular de passageiros não equipado com tacógrafo

A falta do horário e da escala de serviço para cada condutor de veículo de transporte regular de passageiros que não esteja equipado com tacógrafo por não estar obrigado à sua utilização, nos termos da regulamentação europeia aplicável, constitui contraordenação grave.

Artigo 53.º

Registos de condução sem cartão ou fora de âmbito

1 – A existência no tacógrafo de registo de condução sem identificação do condutor constitui contraordenação muito grave.

2 – A existência de registos tacográficos identificados como OUT – fora do âmbito de aplicação da Regulamentação Comunitária – constitui contraordenação muito grave, quando não se enquadre nas situações legalmente admissíveis.

Artigo 54.º

Prémios ou outras prestações complementares ou acessórias

A atribuição de prémios ou outras prestações complementares ou acessórias da retribuição em função das distâncias percorridas, rapidez da entrega ou do volume das mercadorias transportadas, de modo a comprometer a segurança rodoviária ou estimular o incumprimento da regulamentação europeia aplicável, constitui contraordenação muito grave.

Artigo 55.º

Apresentação de registo

1 – Constitui contraordenação muito grave, a não apresentação, quando solicitada por agente de fiscalização:

- a) As folhas de registo, registos manuais e documentação impressa;
- b) Os dados descarregados do cartão tacográfico do condutor e do tacógrafo.

2 – Constitui contraordenação muito grave, em ações de fiscalização em estrada, a não apresentação:

- a) Das folhas de registo, registos manuais e documentação impressa, respeitantes ao período previsto em regulamentação europeia aplicável;
- b) De cartão de condutor, caso o condutor seja titular desse cartão;
- c) De escala de serviço com o conteúdo e pela forma previstos na regulamentação europeia aplicável.

3 – Constitui contraordenação muito grave, a não apresentação de documento justificativo de ausência de registos, nomeadamente a falta de entradas manuais, nos tacógrafos digitais ou inteligentes.

Artigo 56.º

Descarga e integridade de registos e dados

1 – As empresas proprietárias ou locatárias de veículos equipados com tacógrafo digital devem proceder à transferência de dados do aparelho de controlo e dos cartões tacográficos dos condutores

para qualquer meio externo, fiável e adequado, de armazenamento de dados, em conformidade com as exigências técnicas da regulamentação europeia aplicável.

2 – A transferência pode ser integral ou parcial, desde que não haja descontinuidade dos dados.

3 – A transferência ou descarga de dados dos cartões tacográficos dos condutores deve fazer-se:

- a) Pelo menos em cada 28 dias;
- b) Quando o condutor deixar de trabalhar para a empresa;
- c) Em caso de caducidade do cartão;
- d) Antes da devolução do cartão ao órgão emissor, quando tal seja exigível.

4 – A transferência de dados do aparelho de controlo deve fazer-se:

- a) Pelo menos, em cada três meses;
- b) Em caso de venda, de restituição ou de cedência do uso de veículo a terceiro;
- c) Quando se detete um mau funcionamento do aparelho e seja ainda possível a descarga de dados.

5 – Constitui contraordenação:

- a) Leve, a violação da alínea a) do n.º 3, quando não exista perda de dados;
- b) Grave, a violação das alíneas b), c) e d) do n.º 3;
- c) Muito grave, a violação da alínea a) do n.º 3, do n.º 2 e do n.º 4, quando exista perda de dados.

Artigo 57.º

Conservação de registos

Constitui contraordenação muito grave:

- a) A não conservação das folhas de registo pela empresa de transportes durante pelo menos um ano a partir da data do registo;
- b) A não conservação das impressões que o condutor está obrigado a efetuar nos termos da regulamentação europeia aplicável, pelo menos um ano a partir da data do registo;
- c) A não conservação da escala de serviço com o conteúdo e pela forma previstos na regulamentação europeia aplicável, durante um ano após o termo do período abrangido.
- d) A não conservação dos dados transferidos do tacógrafo digital e cartão de condutor, guardados e disponíveis na empresa durante, pelo menos, um ano a contar da data do seu registo.

Artigo 58.º

Entrega de elementos de registos ao condutor

Constitui contraordenação leve:

- a) A não entrega ao condutor de cópia de folhas de registo e de impressões, bem como dos dados descarregados do cartão do condutor, nos 10 dias posteriores ao pedido;
- b) A não entrega ao condutor de veículo de transporte regular de passageiros não equipado com aparelho de controlo de um extrato da escala de serviço, nos 10 dias posteriores ao pedido.

Artigo 59.º

Comutação

1 – Considera-se comutação, o acionamento dos dispositivos que permitam distinguir os diferentes grupos de tempo a registar, nomeadamente aquando das entradas manuais.

2 – Constitui contraordenação grave, o acionamento incorreto do dispositivo de comutação.

Artigo 60.º

Passagem de fronteira

Constitui contraordenação grave, a falta de indicação dos registos dos símbolos dos países, cujas fronteiras foram atravessadas pelo condutor durante o período de trabalho diário.

CAPÍTULO VIII

Disposições comuns

Artigo 61.º

Medidas cautelares

1 – São apreendidos os cartões tacográficos em que haja indícios de falsificação, que o condutor utilize não sendo o titular, que sejam substituídos e não devolvidos, assim como os que sejam obtidos com falsas declarações.

2 – São apreendidos os documentos do veículo sempre que se verifique prática da infração prevista na alínea b) do n.º 2 do artigo 16.º, sendo aplicáveis as regras do Código da Estrada sobre a apreensão de documentos de identificação de veículo.

3 – Sempre que o condutor se encontre em infração às disposições relativas aos tempos máximos de condução ou aos períodos mínimos de repouso ou de pausa, o autuante deve impedi-lo de continuar a conduzir, procedendo simultaneamente à imobilização do veículo.

4 – Na situação prevista no número anterior, a imobilização do veículo não se aplica quando for assegurada a substituição do condutor.

5 – Na situação prevista no n.º 3, a imobilização do veículo cessa imediatamente após ter sido efetuado ou garantido o pagamento da coima e o impedimento do condutor cessa logo que seja cumprido o período de repouso ou de pausa exigido.

6 – O controlo do cumprimento da interrupção da condução ou do repouso, durante a imobilização, compete às entidades policiais, através da apreensão temporária dos documentos do veículo e do condutor, nos termos do n.º 2.

7 – O responsável pelo pagamento da coima pode efetuar imediatamente o pagamento voluntário da mesma, pelo valor mínimo da coima prevista para a contraordenação praticada.

8 – Sempre que no ato da verificação da contraordenação não seja possível a identificação correta da empresa ou da sede da mesma, e na medida em que não seja efetuado o pagamento da coima nos termos do número anterior, nem efetuado o depósito de quantia igual ao valor mínimo da coima prevista para a contraordenação, tem lugar a apreensão provisória de documentos nos termos do n.º 2.

9 – O depósito referido no número anterior deve ser efetuado no ato da verificação da contraordenação, destinando-se o depósito a garantir o pagamento da coima em que o infrator possa vir a ser condenado, bem como das despesas legais a que houver lugar.

10 – O depósito previsto no presente artigo e no n.º 1 do artigo seguinte deve ser efetuado através de pagamento multibanco ou transferência bancária.

Artigo 62.º

Pagamento da coima por não residentes

1 – Se o infrator não for domiciliado em Portugal e não pretender efetuar o pagamento voluntário da coima, deve proceder ao depósito de quantia igual ao valor mínimo da coima prevista para a contraordenação praticada.

2 – O pagamento voluntário ou o depósito referido no número anterior devem ser efetuados no ato da verificação da contraordenação, destinando-se o depósito a garantir o pagamento da coima em que o infrator possa vir a ser condenado, bem como das despesas legais a que houver lugar.

3 – Se o infrator declarar que pretende pagar a coima ou efetuar o depósito e não puder fazê-lo no ato da verificação da contraordenação, é-lhe concedido um prazo para o efeito, sendo-lhe apreendidos os documentos do veículo e o cartão tacográfico de condutor até à efetivação do pagamento ou do depósito.

4 – A falta de pagamento ou do depósito, nos termos dos números anteriores, implica a apreensão do veículo, que se mantém até ao pagamento ou depósito ou à decisão absolutória.

5 – O veículo apreendido responde nos mesmos termos que o depósito pelo pagamento das quantias devidas.

6 – Sempre que da apreensão de um veículo resultem danos, para as pessoas ou bens transportados ou para o próprio veículo, cabe à pessoa singular ou coletiva, se imputável à empresa que realiza o transporte, a responsabilidade por esses danos.

CAPÍTULO IX

Disposições transitórias e finais

Artigo 63.º

Regiões Autónomas

O regime previsto no presente decreto-lei é aplicável às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, com as adaptações a introduzir por decreto legislativo regional, e sem prejuízo das competências legais atribuídas aos respetivos órgãos e serviços regionais.

Artigo 64.º

Disposições transitórias

1 – Todas as remissões efetuadas para a legislação mencionada no artigo seguinte devem considerar-se efetuadas para o presente decreto-lei.

2 – A forma de registo prevista no n.º 2 do artigo 19.º, até entrada em vigor de novo diploma, é a estabelecida na Portaria n.º 7/2022, de 4 de janeiro.

3 – As situações de isenção aos artigos 5.º a 9.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, de 15 de março de 2006, previstas na segunda parte do n.º 10 do artigo 19.º, até entrada em vigor de nova portaria, são as estabelecidas na Portaria n.º 222/2008, de 5 de março.

Artigo 65.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 44 422, de 27 de junho de 1962;
- b) O Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho;
- c) O Decreto-Lei n.º 169/2009, de 31 de julho;
- d) A Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto;
- e) O Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho;
- f) O Decreto-Lei n.º 43/2023, de 12 de junho;
- g) A Portaria n.º 44/2012, de 13 de fevereiro;
- h) O Despacho n.º 6304/2011, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 72, de 12 de abril.

Artigo 66.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de janeiro de 2026. — Luís Montenegro — Inês Carmelo Rosa Calado Lopes Domingos — Miguel Martínez de Castro Pinto Luz — Rosário Palma Ramalho.

Promulgado em 26 de março de 2026.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO JOSÉ MARTINS SEGURO.

Referendado em 30 de março de 2026.

O Primeiro-Ministro, Luís Montenegro.

ANEXO

[a que se refere o n.º 5 e a alínea a) do n.º 7 do artigo 9.º e o n.º 3 e a alínea a) do n.º 4 do artigo 10.º]

Parte A

Controlos na estrada

Os controlos na estrada incidem, nomeadamente, sobre os seguintes elementos:

a) Tempos de condução diária e semanal, pausas e períodos de repouso diários e semanais, cuja verificação incide sobre folhas de registo dos dias precedentes, que têm de ser conservadas a bordo do veículo por força dos n.ºs 1 e 2 do artigo 36.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, e/ou dados armazenados relativamente ao mesmo período no cartão do condutor e/ou na memória do equipamento de registo e/ou registados em folhas impressas;

b) Relativamente ao período referido nos n.ºs 1 e 2 do artigo 36.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, eventuais excessos à velocidade

autorizada para o veículo, definidos, para os veículos da categoria N3, como períodos superiores a 1 minuto durante os quais o veículo circula a mais de 90 km/h e, para os veículos da categoria M3, como períodos superiores a 1 minuto durante os quais o veículo circula a mais de 105 km/h, entendendo-se como categorias N3 e M3 as definidas no Decreto-Lei n.º 16/2010, de 12 de março, que transpôs, para a ordem jurídica interna, a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho;

c) Quando se justifique, velocidades instantâneas do veículo registadas pelo aparelho de controlo durante as últimas 24 horas, no máximo, de utilização do veículo;

d) Funcionamento correto do aparelho de controlo (deteção de qualquer eventual manipulação do equipamento e/ou do cartão de condutor e/ou das folhas de registo) ou, se for o caso, presença dos documentos referidos no n.º 2 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006;

e) Quando se justifique, e atendendo devidamente aos aspetos de segurança, verificação do aparelho de controlo a fim de determinar se foi instalado e/ou utilizado qualquer dispositivo destinado a destruir, suprimir, manipular ou alterar dados ou a interferir com a transferência eletrónica de dados entre os componentes do aparelho, ou que impeça o registo dos dados ou os altere antes da cifragem;

f) Tempo máximo alargado de trabalho semanal de 60 horas, tal como previsto no presente decreto-lei; outro tempo de trabalho semanal, tal como previsto no presente decreto-lei, apenas nos casos em que a tecnologia disponível permita realizar esses controlos com eficácia.

Parte B

Controlos nas instalações da empresa

Para além dos elementos referidos na Parte A, os controlos nas instalações da empresa incidem sobre os seguintes elementos:

a) Os períodos semanais de repouso e os tempos de condução entre esses períodos;

b) A limitação dos tempos de condução num período de duas semanas consecutivas;

c) As folhas de registo, os dados da unidade instalada no veículo e do cartão de condutor e as respetivas folhas impressas;

d) Cumprimento dos requisitos relativos ao tempo médio máximo de trabalho semanal, pausas e trabalho noturno estabelecidos no presente decreto-lei; e

e) Observância das obrigações das empresas no que diz respeito ao pagamento do alojamento dos condutores e à organização do tempo de trabalho dos condutores nos termos do presente decreto-lei.

119948155