

## **REGULAMENTAÇÃO SOCIAL (TEMPOS DE CONDUÇÃO E REPOUSO)**

### **ENQUADRAMENTO**

#### **QUAL A REGULAMENTAÇÃO QUE SE APLICA AO SECTOR?**

Aplica-se o Regulamento (CE) nº 561/2006, do Parlamento e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, estabelecendo designadamente:

- Os tempos máximos de condução:
  - Contínua;
  - Diária;
  - Consecutiva (dias);
  - Bissemanal.
- Os tempos mínimos de repouso:
  - Diários;
  - Semanais.
- As pausas.

#### **QUAL O ÂMBITO DE APLICAÇÃO?**

Aplica-se aos condutores que conduzam veículos afetos ao transporte de mercadorias ou passageiros, em carga ou em vazio, desde que estes:

- Ultrapassem as 3,5 toneladas de peso máximo autorizado, incluindo o dos reboques e semirreboques, no caso do transporte de mercadorias;
- Tenham mais de 9 lugares incluindo o condutor, no caso do transporte de passageiros.

#### **QUAL O ÂMBITO GEOGRÁFICO?**

Aplica-se aos transportes rodoviários:

- Nacionais;
- Exclusivamente no interior da Comunidade;
- Entre a Comunidade, a Suíça e os países signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

Aplica-se o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos que Efetuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR), que estabelece regras idênticas ao Regulamento (CE) nº 561/2006, nos transportes rodoviários internacionais:

- Veículos matriculados na Comunidade ou num país signatário do AETR, sobre a totalidade do percurso;
- Veículos matriculados em países terceiros não signatários do AETR, as disposições do AETR deverão aplicar-se à parte do trajeto efetuada no interior da Comunidade ou no interior de países signatários do AETR.

## **QUAIS OS TRANSPORTES EXCLUÍDOS?**

Não se aplica aos transportes realizados com:

- Veículos afetos ao serviço regular de transporte de passageiros, cujo percurso de linha não ultrapasse 50 quilómetros;
- Veículos cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 40 km/hora;
- Veículos que sejam propriedade das forças armadas, da proteção civil, dos bombeiros ou das forças policiais ou alugados sem condutor por estes serviços, quando o transporte for efetuado em resultado das funções atribuídas a estes serviços e estiver sob o controlo destes;
- Veículos, incluindo aqueles utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária, utilizados em situações de emergência ou operações de salvamento;
- Veículos especializados afetos a serviços médicos;
- Veículos especializados de pronto-socorro, circulando num raio de 100 km a partir do local de afetação;
- Veículos que estejam a ser submetidos a ensaios rodoviários para fins de aperfeiçoamento técnico, reparação ou manutenção, e veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;
- Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;
- Veículos comerciais com estatuto histórico de acordo com a legislação do Estado-Membro em que são conduzidos, que sejam utilizados para o transporte não comercial de passageiros ou de mercadorias;
- Veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão e que sejam utilizados apenas num raio de 100 km a partir da base da empresa e na condição de a condução do veículo não constituir a atividade principal do condutor.

A Portaria nº 222/2008, de 5 de março, exclui os seguintes transportes, desde que efetuem apenas transportes nacionais:

- Empresas agrícolas, hortícolas, florestais, pecuárias ou de pesca, em veículos utilizados para o transporte das mercadorias da sua atividade empresarial, num raio máximo de 100 km a partir da base da empresa;
- Tratores agrícolas e florestais, utilizados em atividades agrícolas e florestais, num raio máximo de 100 km a partir da base da empresa que detém o veículo;
- Veículos ou conjuntos de veículos com peso bruto não superior a 7,5 toneladas que transportem materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão, num raio de 50 km a partir da base da empresa que detém o veículo e na condição de a atividade principal do condutor não ser a condução dos veículos;
- Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a gás natural ou liquefeito ou a eletricidade, cujo peso máximo autorizado não exceda 7,5 toneladas, incluindo reboques ou semirreboques, utilizados num raio de 50 km a partir da base da empresa que detém o veículo;
- Veículos afetos à instrução e a exames de condução automóvel, bem como à formação profissional de condutores;

- Veículos afetos a serviços de esgotos, de proteção contra inundações, de manutenção de instalações de fornecimento de água, gás e eletricidade, de manutenção e controlo da rede viária;
- Veículos afetos a serviços de recolha e tratamento de lixo doméstico;
- Veículos afetos a serviços de telégrafo e telefone, de radiodifusão e teledifusão e de deteção de postos emissores ou recetores de rádio ou de televisão;
- Veículos de características especiais adaptados ao transporte de fundos e/ou valores;
- Veículos especializados que transportem material de circo ou de feira de diversões;
- Veículos especialmente equipados para projetos móveis, cujo objetivo principal seja a utilização para fins educativos, quando estacionados;
- Veículos utilizados na recolha de leite nas quintas/explorações agrícolas ou na devolução às quintas/explorações agrícolas de contentores para leite ou lacticínios destinados à alimentação do gado;
- Veículos utilizados para o transporte de animais vivos de explorações agrícolas para os mercados locais e vice-versa, ou dos mercados para os matadouros locais num raio máximo de 50 km;
- Veículos utilizados para o transporte de desperdícios ou carcaças de animais não destinados ao consumo humano;
- Veículos utilizados exclusivamente nas redes viárias existentes no interior de instalações como, por exemplo, portos, interfaces e terminais ferroviários;
- Veículos com lotação entre 10 e 17 lugares utilizados para o transporte não comercial de passageiros, considerando-se como tal o que se realiza com fins exclusivamente privados.

### **COMO SE CONTROLA OS TEMPOS DE CONDUÇÃO E REPOUSO?**

Através do tacógrafo e respetivas formas de registo – “discos” ou cartões – consoante o tacógrafo instalado.

### **OBRIGAÇÕES DA EMPRESA**

#### **QUAIS AS PRINCIPAIS OBRIGAÇÕES DA EMPRESA NO ÂMBITO DA REGULAMENTAÇÃO SOCIAL?**

- Informar/formar os condutores sobre o regime dos tempos máximos de condução e mínimos de repouso, bem como sobre a correta utilização do tacógrafo, folhas de registo (discos) e cartões;
- Organizar o trabalho dos condutores em função do cumprimento dos tempos de condução e repouso;
- Verificar periodicamente o cumprimento dos tempos de condução e repouso, bem como, a correta utilização do tacógrafo, discos e cartões;
- Equipar os veículos com tacógrafos homologados e respeitar as inspeções periódicas ao aparelho;
- Entregar aos condutores o número suficiente de discos (de modelo homologado e adequadas ao tacógrafo instalado), tendo em conta o seu carácter individual, a duração do serviço e a exigência de substituir, eventualmente, os discos danificadas ou apreendidos por uma entidade fiscalizadora;

- Verificar se os condutores são portadores do cartão exigido para os veículos equipados com tacógrafo digital;
- Lembrar ao condutor que os discos/cartões são pessoais e terão sempre que acompanhar o condutor e não o veículo;
- Conservar os discos e registos do tacógrafo digital e dos cartões dos condutores, em boa ordem, durante um período de, pelo menos, 1 ano a partir da sua utilização e remeter uma cópia aos condutores interessados, caso estes o exijam, tendo em atenção que os condutores terão que estar sempre em condições de apresentar a qualquer entidade fiscalizadora os registos do dia em curso e os referentes aos 28 dias anteriores;

Em caso de levantamento de autos de contraordenação, a empresa pode ver a sua responsabilidade diminuída ou mesmo anulada, caso prove que promoveu formação no domínio da Regulamentação Social aos seus condutores. Lembramos, ainda, que o Código de Trabalho obriga as empresas a realizarem formação certificada para os seus trabalhadores, pelo que aconselhamos as empresas a promoverem ações de formação neste domínio.

## **TEMPOS MÁXIMOS DE CONDUÇÃO**

### ***QUAL O TEMPO MÁXIMO DE CONDUÇÃO CONTÍNUA?***

A regra é a de que a duração máxima de condução contínua é de 4h30.

Findo esse período o condutor tem que fazer uma interrupção (pausa) contínua de pelo menos 45m, exceto se iniciar um período de repouso.

### ***A INTERRUÇÃO DE 45 MINUTOS PODE SER REPARTIDA?***

Sim. Esta pausa pode ser substituída por uma pausa de pelo menos 15 minutos seguida de uma pausa de pelo menos 30 minutos, repartidos pelo período de modo a dar cumprimento ao tempo máximo de 4h30 de condução.

### ***QUAL O TEMPO MÁXIMO DE CONDUÇÃO DIÁRIA?***

A duração máxima de condução diária é de 9h, com a possibilidade de, no máximo duas vezes por semana, poder ser alargado até às 10h.

No entanto e desde que não seja comprometida a segurança rodoviária e com o objetivo exclusivo de permitir atingir um ponto de paragem adequado, o condutor pode exceder os tempos máximos de condução para assegurar a segurança das pessoas, do veículo ou da sua carga. O condutor deve mencionar o tipo e o motivo do excesso de condução na folha de registo do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço.

### ***QUAL O PERÍODO MÁXIMO DE CONDUÇÃO SEMANAL?***

O período máximo de condução semanal é de 56h.

### ***QUAL O PERÍODO MÁXIMO DE CONDUÇÃO BISSEMANAL?***

O período máximo de condução bissemanal (em 2 semanas consecutivas) é de 90h. Por exemplo, se numa semana o condutor conduzir 56h, na semana seguinte só poderá conduzir 34h, uma vez que somando ambas se chegará ao limite das 90h.

### ***AS PAUSAS PODEM SER CONSIDERADAS PERÍODOS DE REPOUSO?***

Não. As pausas (interrupções) obrigatórias de 45m contínuos ou de 15m + 30m intercalados, não são consideradas períodos de repouso.

### **TEMPOS MÍNIMOS DE REPOUSO**

#### ***QUAL O PERÍODO MÍNIMO DE REPOUSO DIÁRIO?***

A regra é a de que em cada período de 24h, a contar do fim do repouso anterior, o condutor tem que gozar um repouso diário de, pelo menos, 11h consecutivas.

#### ***O PERÍODO DE REPOUSO DIÁRIO PODE SER REDUZIDO?***

Sim, pode ser reduzido para 9h consecutivas, no máximo 3 vezes, entre 2 períodos de repouso semanal.

#### ***O PERÍODO DE REPOUSO DIÁRIO PODE SER FRACIONADO?***

Sim. Nos dias em que o repouso não seja reduzido a 9h, este pode ser gozado em 2 períodos separados durante o período de 24h, o primeiro dos quais deve ser um período ininterrupto de, pelo menos, 3 horas e o segundo um período ininterrupto de, pelo menos, 9 horas e, neste caso, a duração mínima de repouso é de 12h.

#### ***QUAL O PERÍODO DE REPOUSO DIÁRIO NO CASO DE 2 CONDUTORES A BORDO DO VEÍCULO?***

Durante cada período de 30h, cada condutor tem que beneficiar de um repouso diário mínimo de, pelo menos, 9h consecutivas.

#### ***EXISTE ALGUMA ESPECIFICIDADE PARA OS TRANSPORTES COMBINADOS COM FERRY BOAT OU CAMINHO DE FERRO?***

Sim. O repouso diário regular pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras atividades e desde que:

- Essas atividades, no total, não ultrapassem 1h;
- O condutor esteja a cumprir um repouso diário regular;
- Durante o repouso diário, o condutor disponha de uma cama ou de um beliche.

#### ***QUAL O PERÍODO MÍNIMO DE REPOUSO SEMANAL?***

A regra é a de que o período de repouso semanal mínimo é de 45h consecutivas. Um repouso semanal deve começar, o mais tardar, após 6 períodos de 24h a contar do fim de repouso semanal anterior

### **O PERÍODO DE REPOUSO SEMANAL PODE SER REDUZIDO?**

Sim. Pode ser reduzido a um mínimo de 24h, mas cumprindo as regras seguintes:

- Cada redução deve ser compensada por um repouso equivalente gozado na totalidade antes do fim da 3ª semana seguinte àquela em que a redução tenha tido lugar;
- Qualquer período de repouso gozado a título de compensação de um período de repouso semanal reduzido deve ser ligado a outro período de repouso de, pelo menos, 9 horas;
- Em duas semanas consecutivas, o condutor deve gozar, pelo menos, dois períodos de descanso semanal de 45h consecutivos ou um período de 45h consecutivos e um de 24h seguidas.

### **OS REPOUSOS PODEM SER EFETUADOS A BORDO DO VEÍCULO?**

Caso o condutor assim o deseje, os períodos de repouso diário e os períodos de repouso semanal reduzido fora do local de afetação podem ser gozados no veículo, desde que esteja equipado com instalações de dormida adequadas para cada condutor e não se encontre em andamento.

### **OS CONDUTORES PODEM NÃO CUMPRIR COM OS LIMITES AOS TEMPOS DE CONDUÇÃO E REPOUSO?**

O Regulamento, no artigo 12.º, diz:

Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e com o objetivo de atingir um ponto de paragem adequado, o condutor pode não observar o disposto nos artigos 6.º a 9.º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga. O condutor deve mencionar manualmente na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço, o mais tardar à chegada ao ponto de paragem adequado, o motivo de tal inobservância.

antram

## QUADRO SÍNTESE

<b>Tempo máximo de condução contínua</b>	- 4h30 m
<b>Interrupção mínima de condução contínua (pausa)</b>	- 45m ou uma pausa de pelo menos 15m seguido de outra de pelo menos 30m
<b>Tempo máximo de condução diária</b>	- 9h, com possibilidade de 10h, 2 vezes por semana
<b>Período máximo de condução consecutiva semanal</b>	- 56h
<b>Período máximo de condução consecutiva em 2 semanas</b>	- 90h
<b>Repouso diário em cada período de 24 h:</b>	
<b>a) Um condutor</b>	- 11h consecutivas com possibilidade de redução para 9h três vezes entre 2 repouso semanais Ou - 12h com fracionamento em dois períodos: um de 3h e outro de 9h
<b>b) Dois condutores</b>	- Em cada período de 30h: <ul style="list-style-type: none"><li>• 9h consecutivas</li></ul>
<b>Descanso semanal mínimo</b>	- 45h consecutivas - Possibilidade de redução para 24h, desde que: <ul style="list-style-type: none"><li>• Compensação correspondente gozada em bloco antes do fim da 3ª semana seguinte à semana em causa;</li><li>• Em duas semanas consecutivas dois repouso semanais regulares ou um regular e um reduzido.</li></ul>

antram

## FISCALIZAÇÃO E QUADRO SANCIONATÓRIO

A fiscalização do cumprimento das disposições sociais comunitárias no domínio dos transportes rodoviários e do AETR é assegurada, no âmbito das respetivas atribuições, pelas seguintes entidades:

- Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT);
- Guarda Nacional Republicana (GNR);
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.);
- Polícia de Segurança Pública (PSP).

## RESPONSABILIDADE PELAS CONTRA-ORDENAÇÕES

O Regulamento estabelece:

- É proibido remunerar os condutores assalariados, mesmo sob a forma de concessão de prémios ou de suplementos de salário, em função das distâncias percorridas e/ou do volume das mercadorias transportadas, se essa remuneração for de natureza tal que comprometa a segurança rodoviária e/ou favoreça a violação do presente regulamento.
- As empresas de transportes são responsáveis por qualquer infração cometida pelos condutores da empresa, ainda que essa infração tenha sido cometida no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro.
- Os Estados-Membros podem tomar em consideração quaisquer provas suscetíveis de demonstrar que não existem fundados motivos para imputar à empresa de transportes a responsabilidade pela infração cometida.

A Lei nº 27/2007 de 30 de agosto, veio estabelecer:

- Os controlos devem incidir sobre, pelo menos, 3% dos dias de trabalho dos condutores abrangidos;
- 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;
- A empresa é responsável por qualquer infração cometida pelo condutor, ainda que fora do território nacional;
- A responsabilidade da empresa é excluída se esta demonstrar que organizou o trabalho de modo a que o condutor possa cumprir o disposto no Regulamento;
- 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 22.º (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);
- A responsabilidade de outros intervenientes na atividade de transporte, nomeadamente expedidores, transitários ou operadores turísticos, pela prática da infração é punida a título de participação, nos termos do regime geral das contraordenações.



## QUADRO RESUMO DAS INFRAÇÕES (previstas na Lei n.º 27/2010)

<b>Tempo de condução diária (9 horas)</b>	
< 10h	Leve
≥ 10h e < 11h	Grave
≥ 11h	Muito grave
<b>Tempo de condução diária alargada (10 horas)</b>	
< 11h	Leve
≥ 11h e < 12h	Grave
≥ 12h	Muito grave
<b>Tempo semanal de condução (56 horas)</b>	
< 60h	Leve
≥ 60h e < 70h	Grave
≥ 70h	Muito grave
<b>Tempo bissemanal de condução (90 horas)</b>	
< 100h	Leve
≥ 100h e < 112h30m	Grave
≥ 112h30m	Muito grave
<b>Tempo de condução ininterrupta (4h30m)</b>	
< 5h	Leve
≥ 5h e < 6h	Grave
≥ 6h	Muito grave
<b>Pausa (45m ou 15m + 30m)</b>	
Até 10%	Leve
≥ 10% e < 30%	Grave
≥ 30%	Muito grave
<b>Repouso diário regular (11 horas)</b>	
≥ 10h e < 11h	Leve
≥ 8h30m e < 10h	Grave
< 8h30m	Muito grave
<b>Repouso diário regular repartido (3h + 9h)</b>	
Falta < 1h	Leve
Falta ≥ 1h e < 2h	Grave
Falta ≥ 2h	Muito grave
<b>Repouso diário reduzido (9 horas)</b>	
≥ 8h e < 9h	Leve
≥ 7 e < 8h	Grave
< 7h	Muito grave
<b>Repouso semanal regular (45 horas)</b>	
≥ 42h e < 45h	Leve
≥ 36 e < 42h	Grave
< 36h	Muito grave
<b>Repouso semanal reduzido (24 – 45 horas)</b>	
≥ 22h e < 24h	Leve
≥ 20 e < 22h	Grave
< 20h	Muito grave

Contraordenação	Coima	
	Negligência	Dolo
Leve	2 – 9 UC	6 – 15 UC
Grave	6 – 40 UC	13 – 95 UC
Muito grave	20 – 300 UC	45 – 600 UC

### CONTRAORDENAÇÕES MUITO GRAVES

- Atribuição de prémios ou outras prestações complementares ou acessórias de retribuição em função das distâncias percorridas ou do volume das mercadorias transportadas, por modo a comprometer a segurança rodoviária ou estimular o incumprimento da regulamentação aplicável;
- Não apresentação, quando solicitada por agente de fiscalização:
  - De folhas de registo e impressões, bem como de dados descarregados do cartão do condutor;
  - De cartão do condutor, das folhas de registo utilizadas e de qualquer registo manual e impressão efetuados, que o condutor esteja obrigado a apresentar;
- Não conservação das folhas de registo pela empresa de transportes durante pelo menos um ano a partir da data de registo;
- Impressões incorretamente efetuadas por cartão danificado ou em mau estado de funcionamento ou que não esteja na posse do condutor pelo menos um ano a partir da data de registo.

### CONTRAORDENAÇÕES GRAVES

- Acionamento incorreto do dispositivo de comutação;
- Incumprimento por parte do condutor do dever de conservar ou apresentar à autoridade autuante os documentos comprovativos da instauração de processos ou de sanções que lhe tenham sido aplicados, no prazo de um ano a contar da prática da infração;
- 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 tempos de condução ininterrupta e períodos de repouso.

### CONTRAORDENAÇÕES LEVES

- Não entrega ao condutor de cópias das folhas de registo e de impressões, bem como dos dados descarregados do cartão do condutor, nos 10 dias posteriores ao pedido;

### NOTAS:

- Os limites mínimos e máximos das coimas são agravadas em 30% em caso de transporte de mercadorias perigosas;
- A empresa é responsável por qualquer infração cometida pelo condutor, mesmo fora do território nacional, podendo ser excluída se demonstrar que organizou o

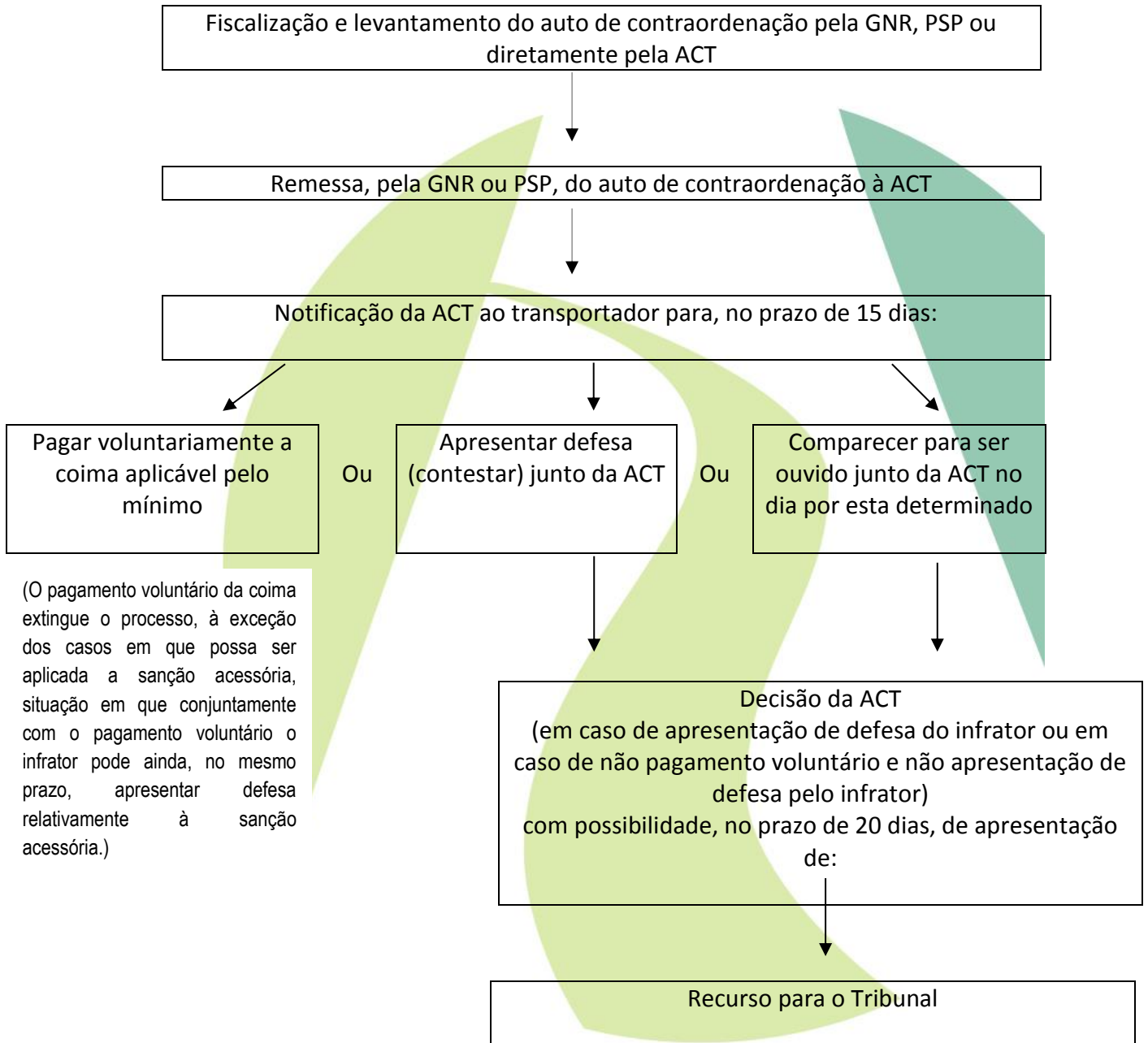
trabalho de modo a que o condutor possa cumprir o disposto na regulamentação europeia;

- O condutor é responsável pela infração, em caso de exclusão da responsabilidade da empresa, prevista no ponto acima e ainda pela infração grave descrita em itálico;
- A instalação, utilização de tacógrafos e a transferência e conservação de dados são realizadas de acordo com o Decreto-Lei n.º 169/2009, de 31 de julho;
- Sempre que o condutor esteja em infração às disposições relativas aos tempos máximos de condução ou aos mínimos de repouso ou de pausa, o atuante deve impedi-lo de continuar a conduzir, procedendo simultaneamente à imobilização do veículo, exceto se houver substituição do condutor. Esta imobilização cessa após pagamento ou garantia de pagamento da coima e logo que seja cumprido o período de repouso ou pausa exigido. O controlo do cumprimento da interrupção da condução ou do repouso é feito pelas entidades policiais, através da apreensão temporária dos documentos da viatura e do condutor;
- O responsável pelo pagamento da coima pode efetuar imediatamente o pagamento voluntário da mesma, pelo valor mínimo previsto para o caso de negligência ou ao depósito de uma caução no valor mínimo da coima estabelecida para o caso de dolo, acrescido de 10% para despesas processuais. Se o responsável não apresentar defesa dentro do prazo legal o valor da caução converte-se em pagamento da coima;
- A falta de pagamento voluntário e da prestação da caução implica a apreensão provisória de documentos, nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo 173.º do Código da Estrada.



antram

## SÍNTESE DO REGIME DE FISCALIZAÇÃO E PROCESSO DE CONTRAORDENAÇÕES



antram