



Comissão de Trabalho e Segurança Social

---

Parecer

Projeto de Lei n.º 505/XIII/2.ª (PCP)

**Autor:** Deputado

Ricardo Bexiga (PS)

---

**Procede à 1.ª alteração do Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário.**

## **ÍNDICE**

### **I - CONSIDERANDOS**

1. OBJETO, CONTEÚDO E MOTIVAÇÃO DA INICIATIVA

2. ENQUADRAMENTO LEGAL E DOUTRINÁRIO E ANTECEDENTES

**II – CONFORMIDADE DOS REQUISITOS FORMAIS, CONSTITUCIONAIS E REGIMENTAIS E DO CUMPRIMENTO DA LEI FORMULÁRIO**

**III - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

**IV - CONCLUSÕES**

**V – ANEXOS**

## I – CONSIDERANDOS

### 1. Objeto, motivação e conteúdo da iniciativa

Pode ler-se na respetiva exposição de motivos que “Mais de uma centena de trabalhadores motoristas que conduzem autocarros de passageiros intentaram ações judiciais pedindo que as empresas fossem condenadas a pagar-lhes determinados valores relativos ao não cumprimento do descanso compensatório pela realização de trabalho suplementar. Nesses processos, as empresas usaram o argumento de que alguns períodos de trabalho suplementar não deveriam contar para o direito ao descanso compensatório, entendendo tais períodos como “tempo de disponibilidade” devido à entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho”.

Para o GP do PCP, importa, pois, deixar claro, por via legislativa, que o Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, não afasta a aplicação do regime de descanso compensatório previsto no Código do Trabalho ou em instrumento de regulamentação coletiva para os motoristas das empresas de transportes coletivos de passageiros.

Daí o aditamento proposto de um novo n.º 4 ao artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho – com vista à proteção dos trabalhadores relativamente ao tempo de disponibilidade para o trabalho -, nos seguintes termos: “4 – O presente Decreto-Lei não é aplicável aos motoristas de transportes públicos de passageiros que conduzam veículos com mais de 9 lugares, incluindo o do condutor, construídos ou adaptados de forma permanente para o efeito e que utilizem tacógrafos, aos quais se aplica o regime previsto no Código do Trabalho ou em instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável”.

### 2. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

A Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, aplica-se aos trabalhadores móveis ao serviço de empresas estabelecidas num Estado-Membro e que participam em atividades de transporte rodoviário abrangidas pelo Regulamento (CEE) n.º 3820/85 ou, quando aplicável, pelo Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações que Efetuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR).

O referido regulamento aplicava-se a qualquer deslocação por estradas abertas ao público, em vazio ou em carga, de um veículo afeto ao transporte de passageiros ou de mercadorias, conforme previsto no n.º 1 do artigo 1.º, por remissão do n.º 1 do artigo 2.º.

Este regulamento foi substituído pelo 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.

Além do referido regulamento, o Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, abrange os aspetos da organização do tempo de trabalho efetuado em território português e abrangidas pelo regulamento ou pelo Acordo Europeu relativo a Trabalho das tripulações.

Este diploma prevê que o disposto nos seus artigos 3.º a 9.º prevalece sobre as disposições correspondentes no Código do Trabalho (versão consolidada), tratando-se, pois, de legislação específica para o setor.

Este regime específico é regulamentado pela Portaria n.º 983/2007, de 27 de agosto, relativamente às condições de publicidade dos horários de trabalho do pessoal afeto à exploração de veículos automóveis propriedade de empresas de transportes ou privativos de outras entidades sujeitas às disposições do Código do Trabalho.

O projeto correspondente ao referido Decreto-Lei foi publicado, para apreciação pública, na Separata do Boletim do Trabalho e Emprego, n.º 6, de 28 de junho de 2006, tendo já em conta os pareceres emitidos pelas organizações representativas dos trabalhadores e empregadores.

Não foram encontrados antecedentes parlamentares sobre a matéria em análise nas XII e XI Legislaturas.

## **II – CONFORMIDADE DOS REQUISITOS FORMAIS, CONSTITUCIONAIS E REGIMENTAIS E DO CUMPRIMENTO DA LEI FORMULÁRIO**

O Projeto de Lei n.º 505/XIII/2.<sup>a</sup> é subscrito por doze Deputados do Grupo Parlamentar do PCP, ao abrigo dos artigos 167.º da Constituição e 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR), que consubstanciam o poder de iniciativa da lei. Efetivamente, a iniciativa legislativa é um poder dos Deputados e também dos grupos parlamentares, nos termos da alínea b) do artigo 156.º e da alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição, bem como da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º e da alínea f) do artigo 8.º do RAR.

A iniciativa legislativa em apreço, que toma a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, encontra-se redigida sob a forma de artigos, contém uma exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, embora o seu título possa ser objeto de aperfeiçoamento, cumprindo desta forma os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do RAR. Não parece infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa pelo que observa, igualmente, os limites à admissão da iniciativa consagrados no n.º 1 do artigo 120.º do RAR.

O título da presente iniciativa traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, designada lei formulário, embora, em caso de aprovação, possa ser objeto de aperfeiçoamento, em sede de apreciação na especialidade ou redação final.

A iniciativa pretende alterar o Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário.

Através da consulta do Diário da República Eletrónico verificou-se que este diploma não sofreu até à data qualquer modificação, termos em que, em caso de aprovação, esta constituirá a sua primeira alteração, tal como já consta do título da iniciativa. Sugere-se, no entanto, que passe a referir que procede “à primeira alteração”.

Efetuada uma pesquisa à base de dados da Atividade Parlamentar, verifica-se que, neste momento, não se encontram pendentes quaisquer iniciativas ou petições sobre matéria idêntica.

No que respeita ao início da vigência, o artigo 2.º do Projeto de Lei n.º 505/XIII/2.<sup>a</sup> (PCP) estipula a sua entrada em vigor no quinto dia após o da sua publicação, mostrando-se assim conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, segundo o qual os atos legislativos *“entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação”* em Diário da República.

### **III - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

O autor do presente parecer reserva a sua opinião para a discussão da presente iniciativa em sede do Plenário da Assembleia da República.

### **IV – CONCLUSÕES**

Tendo em consideração o anteriormente exposto, conclui-se:

1. A presente iniciativa cumpre os requisitos formais, constitucionais e regimentais, e obedece ao formulário correspondente a um Projeto Lei;
2. A iniciativa legislativa incide exclusivamente sobre matéria do âmbito da competência da Comissão de Trabalho e Segurança Social;
3. O Projeto Lei n.º 505/XIII/2.<sup>a</sup> (PCP), que procede à 1.<sup>a</sup> alteração do Decreto-Lei n.º 237/2007 de 19 de junho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, reúne as condições constitucionais e regimentais para ser debatido na generalidade em Plenário da Assembleia da República.

**V – ANEXOS**

Em conformidade com o cumprimento no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República, anexa-se a Nota Técnica elaborada pelos serviços.

Lisboa, Palácio de S. Bento, 6 de fevereiro de 2018.

**O Deputado Autor do Parecer**



*Ricardo Bexiga*

**O Presidente da Comissão**



*Feliciano Barreiros Duarte*



**Projeto de Lei n.º 505/XIII/2.ª (PCP) - Procede à 1.ª alteração do Decreto-Lei n.º 237/2007 de 19 de Junho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário.**

Data de admissão: 18 de abril de 2017

Comissão de Trabalho e Segurança Social (10.ª)

### Índice

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Consultas e contributos
- VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: Susana Fazenda e Filipe Luís Xavier (DAC), Maria Nunes de Carvalho (DAPLEN) e Nuno Amorim (DILP)

Data: 2 de fevereiro de 2018

## I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

O [projeto de lei](#) objeto da presente Nota Técnica, deu entrada e foi admitido a 18 de abril de 2017, data em que, por despacho de S. Ex.<sup>a</sup> o Presidente da Assembleia da República, baixou, na generalidade, à Comissão de Trabalho e Segurança Social (10.<sup>a</sup>). Na reunião de dia 24 de abril foi designado autor do parecer o Senhor Deputado Ricardo Bexiga (PS).

Tratando-se de matéria laboral, a Constituição estabelece, na alínea d) do n.º 5 do artigo 54.º, o direito de as comissões de trabalhadores participarem na elaboração de legislação do respetivo setor e, na alínea a) do n.º 2 do artigo 56.º, o direito de as associações sindicais participarem na elaboração da legislação do trabalho. Para esse efeito, nos termos do artigo 134.º do Regimento da Assembleia da República e dos artigos 469.º a 475.º do Código do Trabalho, aprovado em anexo à Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, foi promovida a apreciação pública de 24 de junho a 24 de julho de 2017, através da publicação deste projeto de lei na [Separata da II Série do Diário da Assembleia da República n.º 53/XIII/2.<sup>a</sup>](#), de 24 de junho de 2017.

Pode ler-se na respetiva exposição de motivos que *“Mais de uma centena de trabalhadores motoristas que conduzem autocarros de passageiros intentaram ações judiciais pedindo que as empresas fossem condenadas a pagar-lhes determinados valores relativos ao não cumprimento do descanso compensatório pela realização de trabalho suplementar. Nesses processos, as empresas usaram o argumento de que alguns períodos de trabalho suplementar não deveriam contar para o direito ao descanso compensatório, entendendo tais períodos como “tempo de disponibilidade” devido à entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho.”*

Para o GP do PCP, importa, pois, deixar claro, por via legislativa, que o Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, não afasta a aplicação do regime de descanso compensatório previsto no Código do Trabalho ou em instrumento de regulamentação coletiva para os motoristas das empresas de transportes coletivos de passageiros.

Dai o aditamento proposto de um novo n.º 4 ao artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho - com vista à proteção dos trabalhadores relativamente ao tempo de disponibilidade para o trabalho -, nos seguintes termos: *“4 – O presente Decreto-Lei não é aplicável aos motoristas de transportes públicos de passageiros que conduzam veículos com mais de 9 lugares, incluindo o do condutor, construídos ou adaptados de forma permanente para o efeito e que utilizem tacógrafos, aos quais se aplica o regime previsto no Código do Trabalho ou em Instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável.”*

Em [12 de outubro de 2016](#), o STRUP foi recebido em audiência pelo Grupo de Trabalho das Audiências da 10.<sup>a</sup> Comissão para expressar preocupação relativamente ao Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho.

## II. **Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário**

### • **Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais**

O Projeto de Lei n.º 505/XIII/2.ª é subscrito por doze Deputados do Grupo Parlamentar do PCP, ao abrigo dos artigos 167.º da [Constituição](#) e 118.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (RAR), que consubstanciam o poder de iniciativa da lei. Efetivamente, a iniciativa legislativa é um poder dos Deputados e também dos grupos parlamentares, nos termos da alínea b) do artigo 156.º e da alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição, bem como da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º e da alínea f) do artigo 8.º do RAR.

A iniciativa legislativa em apreço, que toma a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, encontra-se redigida sob a forma de artigos, contém uma exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, embora o seu título possa ser objeto de aperfeiçoamento, cumprindo, desta forma, os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do RAR. Não parece infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa pelo que observa, igualmente, os limites à admissão da iniciativa consagrados no n.º 1 do artigo 120.º do RAR.

### • **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título da presente iniciativa traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), designada lei formulário, embora, em caso de aprovação, possa ser objeto de aperfeiçoamento em sede de especialidade ou redação final.

A iniciativa pretende alterar o [Decreto-Lei n.º 237/2007 de 19 de junho](#), que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário.

Através da consulta do Diário da República Eletrónico verificou-se que este diploma não sofreu até à data qualquer modificação, termos em que, em caso de aprovação, esta constituirá a sua primeira alteração, tal como já consta do título da iniciativa. Sugere-se, no entanto, que passe a referir que procede "à primeira alteração".

No que respeita ao início de vigência, o artigo 2.º do Projeto de Lei n.º 505/XIII/2.ª (PCP) estipula a sua entrada em vigor no quinto dia após o da sua publicação. mostrando-se assim conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, segundo o qual os atos legislativos "*entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação*" em Diário da República.

Na presente fase do processo legislativo a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

### III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

#### • Enquadramento legal nacional e antecedentes

A [Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002](#) aplica-se aos trabalhadores móveis ao serviço de empresas estabelecidas num Estado-Membro e que participam em atividades de transporte rodoviário abrangidas pelo [Regulamento \(CEE\) n.º 3820/85](#) ou, quando aplicável, pelo [Acordo AETR](#)<sup>1</sup>.

O referido regulamento aplicava-se a qualquer deslocação por estradas abertas ao público, em vazio ou em carga, de um veículo afeto ao transporte de passageiros ou de mercadorias, conforme previsto no n.º 1 do artigo 1.º, por remissão do n.º 1 do artigo 2.º.

Este regulamento foi substituído pelo [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. Neste novo regulamento, o seu âmbito de aplicação foi fixado ao transporte rodoviário:

- a. De mercadorias, em que a massa máxima autorizada dos veículos, incluindo reboques ou semi-reboques, seja superior a 3,5 toneladas, ou
- b. De passageiros, em veículos construídos ou adaptados de forma permanente para transportar mais de nove pessoas, incluindo o condutor, e destinados a essa finalidade.

Independentemente do país de matrícula do veículo, o regulamento aplica-se a transportes feitos exclusivamente no interior da Comunidade, e, entre a Comunidade e a Suíça e os países signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

É excluído (artigo 3.º) do seu âmbito de aplicação o transporte rodoviário efetuado por meio de:

- a) Veículos afetos ao serviço regular de transporte de passageiros, cujo percurso de linha não ultrapasse 50 quilómetros;
- b) Veículos cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 40 km/hora;
- c) 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;

<sup>1</sup> O Acordo Europeu Relativo a Trabalho das Tripulações, foi aprovado, para ratificação, pelo [Decreto n.º 324/73, de 30 de junho](#), e alterado por Protocolo de Emenda, ratificado pelo [Decreto do Presidente da República n.º 151/99, de 30 de junho](#).

- d) Veículos, incluindo aqueles utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária, utilizados em situações de emergência ou operações de salvamento;
- e) Veículos especializados afetos a serviços médicos;
- f) Veículos especializados de pronto-socorro circulando num raio de 100 km a partir do local de afetação;
- g) 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;
- h) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;
- i) 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.

Além do referido regulamento, o [Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho](#) transpôs para a ordem jurídica interna a [Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março](#), relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, abrange os aspetos da organização do tempo de trabalho efetuado em território português e abrangidas pelo regulamento ou pelo [Acordo Europeu Relativo a Trabalho das Tripulações](#).

Este diploma prevê que o disposto nos seus artigos 3.º a 9.º prevalece sobre as disposições correspondentes no [Código do Trabalho](#)<sup>2</sup>(versão consolidada), tratando-se, pois, de legislação específica para o setor.

Este regime específico é regulamentado pela [Portaria n.º 983/2007, de 27 de agosto](#), relativamente às condições de publicidade dos horários de trabalho do pessoal afeto à exploração de veículos automóveis propriedade de empresas de transportes ou privativos de outras entidades sujeitas às disposições do [Código do Trabalho](#).

O projeto correspondente ao referido Decreto-Lei foi publicado, para apreciação pública, na [Separata do Boletim do Trabalho e Emprego, n.º 6, de 28 de junho de 2006](#), tendo já em conta os pareceres emitidos pelas organizações representativas dos trabalhadores e empregadores<sup>3</sup>.

Na parte referente a condutores independentes, a [Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002](#), foi transposta para o ordenamento jurídico interno através do [Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho](#), aplicando-se aos condutores independentes que, e de acordo com a alínea a) do artigo 3.º, correspondem às pessoas cuja atividade profissional principal consista em, sem sujeição a contrato de trabalho

<sup>2</sup> Aprovado pela [Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro](#), retificada pela [Declaração de Retificação n.º 21/2009, de 18 de março](#), e alterada pelas Leis n.ºs [105/2009, de 14 de setembro](#), [53/2011, de 14 de outubro](#), [23/2012, de 25 de junho](#) (retificada pela [Declaração de Retificação n.º 38/2012, de 23 de julho](#)), [47/2012, de 29 de agosto](#), [69/2013, de 30 de agosto](#), [27/2014, de 8 de maio](#), [55/2014, de 25 de agosto](#), [28/2015, de 14 de abril](#), [120/2015, de 01 de setembro](#), [8/2016, de 1 de abril](#), [28/2016, de 23 de agosto](#) e [73/2017, de 16 de agosto](#) (retificada pela [Declaração de Retificação n.º 28/2017, de 2 de outubro](#)), apresentando-se a versão consolidada retirada do portal da Internet [dre.pt](#).

<sup>3</sup> Exposição de motivos do [Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho](#).

ou situação legalmente equiparada, efetuar transportes rodoviários de passageiros ou de mercadorias, mediante remuneração, ao abrigo de uma licença comunitária ou de outra para efetuar os referidos transportes, com liberdade para organizar a atividade e para, individual ou conjuntamente com outros condutores independentes, estabelecer relações comerciais com os seus clientes e cujo rendimento dependa diretamente dos lucros.

Tal como o diploma de 2006, também este foi colocado em apreciação pública na separata do [Boletim do Trabalho e Emprego, n.º 6, de 23 de dezembro de 2011](#).

Não foram encontrados antecedentes parlamentares sobre a matéria em análise nas XII e XI Legislaturas.

## • Enquadramento do tema no plano da União Europeia

As regras relativas aos tempos de condução e aos tacógrafos foram introduzidas a nível comunitário com a adoção do [Regulamento \(CEE\) n.º 543/69](#) do Conselho<sup>4</sup>, de 25 de março de 1969.

Este regulamento estabeleceu:

- Limites para a idade mínima dos condutores, ajudantes de condutor e cobradores;
- Limites para os períodos de condução contínua e de condução diária;
- A duração mínima e outras condições referentes às pausas e aos períodos de repouso diário e semanal;
- A obrigação de registar as atividades e promover a utilização do registo automático.

O intuito do [Regulamento \(CEE\) n.º 543/69](#) do Conselho era melhorar as condições sociais das pessoas envolvidas no setor dos transportes rodoviários, aumentar a segurança rodoviária e procurar responder às questões de concorrência entre o transporte rodoviário, por ferrovia e por vias navegáveis interiores, sendo revogado pelo [Regulamento \(CEE\) n.º 3820/85](#) em 20 de dezembro de 1985.

Em 1985, o [Regulamento \(CEE\) n.º 3820/85](#), relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, e o [Regulamento \(CEE\) n.º 3821/85](#), relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários continham diversas normas no que respeita ao controlo das condições de trabalho dos trabalhadores do setor dos transportes rodoviários. Ambos os Regulamentos foram revogados pelo [Regulamento \(CE\) n.º 561/2006](#), em 11 de abril de 2006, que estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, visando harmonizar as condições de concorrência entre modos de transporte terrestre, especialmente no sector rodoviário, e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária.

---

<sup>4</sup> Regulamento (CEE) n.º 543/69 do Conselho, de 25 de março de 1969, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários.

A [Diretiva 2006/22/CE](#), relativa às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário, fixa as exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos<sup>5</sup> relativos à harmonização de disposições de matéria social neste âmbito, bem como à introdução de um aparelho de controlo no domínio do transporte rodoviário e organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis neste transporte.

O seu objetivo era a criação de um mercado comum de serviços de transporte terrestre que focasse áreas como a segurança rodoviária e as condições de trabalho.

Em 2010, o [Livro Branco](#) *A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções* referia a necessidade de medidas que visem a modernização do funcionamento do transporte rodoviário, no respeito pela legislação social e pelos direitos dos trabalhadores. Paralelamente – pode ler-se –, *é necessário harmonizar e reforçar os procedimentos de controlo, a fim de fazer desaparecer as práticas que impedem uma concorrência sã e leal no sector*. São feitas nesta sede diversas referências à regulamentação do tempo de trabalho e às propostas da Comissão para melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária e garantir o respeito pelas regras de funcionamento do mercado interno, nomeadamente quanto ao tempo de trabalho, certificados e formação profissional, proibições de circulação, controlos generalizados.

O [Regulamento \(CE\) n.º 561/2006](#), relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, refere-se não só aos controlos, mas procura estabelecer regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, visando harmonizar as condições de concorrência entre modos de transporte terrestre, especialmente no sector rodoviário, e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária.

Para além das definições presentes no seu objeto, define os transportes rodoviários excluídos da sua aplicação e a responsabilidade das empresas neste campo.

Já o [Regulamento \(UE\) n.º 165/2014](#), relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, estabelece as obrigações e os requisitos relacionados com a construção, instalação, utilização ensaio e controlo dos tacógrafos utilizados nos transportes rodoviários.

Os tacógrafos em causa permitem verificar o cumprimento das disposições presentes no [Regulamento \(CE\) n.º 561/2006](#), bem como na [Diretiva 2002/15/CE](#) e [Diretiva 92/6/CE](#).

O âmbito de aplicação da [Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março de 2002](#)<sup>6</sup> abrange apenas os trabalhadores móveis que trabalham para uma empresa de transportes estabelecida num Estado-Membro e que participam em atividades móveis de transporte rodoviário abrangidas pelo [Regulamento](#)

<sup>5</sup> Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

<sup>6</sup> Relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário.

[\(CEE\) n.º 3820/85](#) ou, quando aplicável, pelo Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Internacionais Rodoviários ([AETR](#)). O [AETR](#) e o [Regulamento \(CE\) n.º 561/2006](#) foram estreitamente harmonizados em 26 de setembro de 2010.

O Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Rodoviários Internacionais ([AETR](#)) foi assinado por 51 países fronteiriços europeus e asiáticos, com o objetivo de reduzir os obstáculos ao transporte rodoviário internacional de mercadorias e passageiros através da harmonização das regras relativas aos tempos de condução e de repouso, incluindo as especificações técnicas do tacógrafo.

Este acordo multilateral foi estabelecido sob a égide da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), inspirando regras semelhantes ao nível da União Europeia, nomeadamente o [Regulamento \(CE\) n.º 561/2006](#), relativo aos tempos de condução e repouso, e o [Regulamento \(CEE\) n.º 3821/85](#), relativo ao aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários.

Em 2006, a UE introduziu o tacógrafo digital como equipamento obrigatório para o controlo dos tempos de condução e de repouso, em substituição do tacógrafo analógico utilizado desde 1985, levando as Partes Contratantes no [AETR](#) a introduzir o mesmo tacógrafo digital nos seus veículos afetos ao transporte internacional a partir de 2011. Nessa ocasião, acordaram em inserir no [AETR](#) um novo artigo 22.º-A, o qual prevê que, ainda que tenham sido decididas unilateralmente pela UE, sem prévia consulta das Partes Contratantes não-membros da UE no quadro da alteração do anexo IB do [Regulamento \(CEE\) n.º 3821/85](#), as especificações do tacógrafo abrangem automaticamente todas as Partes Contratantes no [AETR](#).

Há que precisar que os trabalhadores móveis excluídos do âmbito da [Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março de 2002](#) que não sejam condutores independentes beneficiam da proteção de base prevista pela [Diretiva 93/104/CE](#). Esse nível básico de proteção inclui as normas em vigor em matéria de repouso suficiente, duração máxima média semanal de trabalho, férias anuais e certas disposições básicas relativas aos trabalhadores noturnos, incluindo avaliações do seu estado de saúde.

Uma vez que os condutores independentes estão abrangidos pelo âmbito de aplicação do [Regulamento \(CEE\) n.º 3820/85](#), mas estão excluídos do âmbito de aplicação da [Diretiva 93/104/CE](#), é necessário excluir provisoriamente esses condutores do âmbito de aplicação da [Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março de 2002](#), em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 2.º, sendo que as definições que constam desta diretiva não devem constituir um precedente para outras regulamentações comunitárias relativas à definição do tempo de trabalho.

A fim de aumentar a segurança rodoviária, evitar falsear a concorrência e garantir a segurança e a saúde dos trabalhadores móveis abrangidos pela [Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março de 2002](#), estes devem saber com precisão quais são, por um lado, os tempos consagrados a atividades

de transporte rodoviário que são considerados tempo de trabalho e, por outro, os tempos que delas são excluídos e que são considerados período de pausa, período de repouso ou tempo de disponibilidade, exigindo que os Estados-Membros tomem medidas que limitem o tempo máximo de trabalho semanal dos trabalhadores móveis. Esses trabalhadores devem ter direito a períodos de repouso mínimos quotidianos e semanais, bem como a pausas apropriadas, sendo igualmente necessário instaurar um limite máximo para o número de horas de trabalho semanais.

- **Enquadramento internacional**

### **Países europeus**

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados-Membros da União Europeia: Espanha e Itália.

#### **ESPANHA**

A [Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março](#), relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, abrange os aspetos da organização do tempo de trabalho efetuado em território português dos trabalhadores móveis que participam em atividades móveis de transporte rodoviário abrangidas pelo regulamento ou pelo [Acordo Europeu Relativo a Trabalho das Tripulações](#), foi transposta para o ordenamento jurídico espanhol através de dois diplomas: o [Real Decreto 902/2007, de 6 de julho](#), *por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera* e o [Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero](#), *sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera*.

De acordo com o n.º 2 do artigo 1.º deste segundo *Real Decreto*, este aplica-se expressamente ao transporte, por estrada, de passageiros, através de veículos fabricados ou adaptados de forma permanente e com capacidade para mais de nove pessoas, incluindo o condutor, e destinados a esse fim, excluindo a sua aplicação a veículos destinados ao transporte de passageiros, em serviços regulares, quando o trajeto total não seja superior a 50 quilómetros (alínea a) do n.º 4 do artigo 1.º).

Já o [Real Decreto 902/2007, de 6 de julho](#), que alterou o [Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo](#)<sup>7</sup>, aplica-se à organização e duração do tempo de trabalho, bem como dos períodos de descanso em determinados setores de atividade, sendo um desses setores o dos transportes. Neste sentido, para os trabalhadores dos transportes, quer de mercadorias quer de passageiros, urbanos ou

---

<sup>7</sup> Diploma apresentado na sua versão consolidada retirada da base de dados oficial [www.boe.es](http://www.boe.es).

interurbanos, aplicam-se as disposições relativas ao tempo de trabalho e tempo de disponibilidade, presentes no artigo 8.º por força do artigo 10.º.

## ITÁLIA

Através do [Decreto Legislativo 19 novembre 2007, n.º 234](#), e da [Legge 20 giugno 2007, n.º 77](#), foi transposta para o ordenamento jurídico italiano a [Diretiva 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março](#), relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, que abrange os aspetos da organização do tempo de trabalho efetuado em território português dos trabalhadores móveis que participam em atividades móveis de transporte rodoviário abrangidas pelo regulamento ou pelo e pelo [Acordo Europeu Relativo a Trabalho das Tripulações](#).

De acordo com o referido [Decreto Legislativo](#), este aplica-se (artigo 2.º, paragrafo 1.º) aos trabalhadores que fazem parte de entidades coletivas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, quer de mercadorias quer de passageiros (alínea d) do n.º 1 do artigo 3.º), aplicando-se igualmente aos trabalhadores por conta própria (n.º 2 do artigo 2.º), também da área do transporte rodoviário.

O diploma contém disposições relativas ao tempo em que o trabalhador está efetivamente a trabalhar, bem como aos períodos durante os quais o trabalhador não pode dispor livremente do seu tempo, como é o caso dos períodos de disponibilidade, de acordo com o disposto no n.º 2 da alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º.

## IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

---

- **Iniciativas legislativas e petições**

Efetuada consulta à base de dados da Atividade Parlamentar (AP), verificou-se que, neste momento, não se encontram em apreciação iniciativas ou petições sobre matéria idêntica.

## V. Consultas obrigatórias e/ou facultativas

---

- **Consultas obrigatórias**

Como referido no ponto I da presente Nota Técnica, por estar em causa matéria laboral, foi o Projeto de Lei n.º 505/XIII/2.ª (PCP) publicado em separata do DAR para consulta pública pelo período de 30 dias, de 24 de junho a 24 de julho de 2017.

- **Contributos de entidades que se pronunciaram**

Foram recebidos os seguintes contributos, 15 dos quais favoráveis ao projeto de lei. Apenas a ANTROP discorda do seu conteúdo, considerando que viola o âmbito de aplicação da Diretiva transposta:

- [ANTROP – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros](#)
- [Direção Distrital de Coimbra do Sindicato dos Professores da Região Centro](#)
- [FECTRANS - Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações](#)
- [SITAVA – Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos](#)
- [Confederação Geral dos Trabalhadores Portugueses – Intersindical Nacional](#)
- [Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Vidreira](#)
- [STRUP-SindicatoTrabalhadoresTransportesRodoviarosUrbanosPortugal CGTP-IN](#)
- [STT-Sindicato dos Trabalhadores de Telecomunicações e Comunicação Audiovisual](#)
- [União dos Sindicatos de Coimbra CGTP-IN](#)
- [SITE-NORTE -Direção Regional de Braga do Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Transformadoras, Energia e Atividades do Ambiente Norte](#)
- [União dos Sindicatos do Porto \(Direção\) CGTP-IN](#)
- [Sindicato dos Trabalhadores em Funções Públicas e Sociais do Centro](#)
- [União dos Sindicatos de Aveiro](#)
- [FESAHT-Federação Sindicatos Agricultura Alimentação Bebidas Hotelaria Turismo Portugal](#)
- [Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Transformadoras, Energia e Atividades do Ambiente Centro Norte](#)
- [STTLVCCS-Sindicato dos Trabalhadores dos Têxteis, Lanifícios, Vestuário, Calçado e Curtumes do Sul](#)

## VI. **Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação**

Em face da informação disponível não é possível determinar ou quantificar eventuais encargos resultantes da aprovação da presente iniciativa legislativa.

