



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Exposição de Motivos

A presente lei estabelece o regime sancionatório aplicável à violação das normas respeitantes aos tempos de condução, pausas e tempos de repouso e ao controlo da utilização de tacógrafos, na actividade de transporte rodoviário, transpondo a Directiva n.º 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, alterada pela Directiva n.º 2009/5/CE da Comissão, de 30 de Janeiro de 2009.

As regras sobre tempos de condução, pausas e períodos de repouso para condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, bem como sobre o controlo da sua aplicação por parte dos Estados-membros foram estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006. A regulamentação internacional nesta matéria tem como objectivos harmonizar as condições de concorrência entre empresas de transporte rodoviário e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária. Estes objectivos são prosseguidos através, nomeadamente, da fixação de limites máximos aos tempos de condução, de durações mínimas de pausas e períodos de repouso, de proibição de certas modalidades de pagamento do trabalho susceptíveis de agravar o risco de fadiga e de acidente, bem como de controlos e sanções por infracção às regras, a cargo das autoridades públicas.

Por sua vez, a Directiva n.º 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, alterada pela Directiva n.º 2009/4/CE da Comissão, de 23 de Janeiro de 2009, e pela Directiva n.º 2009/5/CE da Comissão, de 30 de Janeiro de 2009, a que se procede à transposição na presente proposta de lei, obriga os Estados-membros a aperfeiçoar os controlos periódicos, em estrada e nas instalações das empresas, da aplicação das regras sobre tempos de condução, pausas e períodos de repouso de condutores, e a punir a infracção às mesmas com base numa classificação harmonizada do respectivo grau de gravidade.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Neste contexto, a presente proposta de lei cria um regime sancionatório com vista a aperfeiçoar os controlos na estrada e nas empresas relativos ao cumprimento das normas anteriormente descritas. O regime sancionatório abrange as pessoas que conduzam veículos de transporte internacional, seja por conta própria ou por conta de outrem e ainda o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuem transportes internacionais rodoviários (AETR). Estabelece-se, ainda, que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., em coerência com a sua missão reguladora, fiscalizadora, de coordenação e planeamento do sector dos transportes terrestres, assume funções de coordenação e ligação no sistema de controlos periódicos, nomeadamente fornecendo informações aos organismos congéneres dos outros países e à Comissão Europeia, recolhendo e divulgando dados estatísticos e assegurando o intercâmbio internacional em programas de formação para os agentes encarregados da fiscalização.

As regras sobre a actividade profissional dos condutores assim como a definição do regime sancionatório a que se procede têm múltiplos objectivos. Por um lado, melhoram as condições de trabalho dos condutores, quer trabalhem por conta própria ou por conta de outrem, por outro, actuando sobre os tempos de condução, as pausas e os repousos, promovem o descanso dos condutores e diminuem os riscos de sinistralidade rodoviária. Finalmente, harmonizam as condições de concorrência entre as empresas porque todas devem incorporar os encargos das condições de trabalho e da segurança rodoviária nos custos da respectiva actividade.

Por último, tendo em conta as especificidades do sector dos transportes, importa referir que se justifica a adequação do regime contra-ordenacional aplicável às infracções relativas aos tempos de condução e de repouso. No âmbito das contra-ordenações laborais, as sanções são determinadas exclusivamente em função da gravidade da infracção e da culpa do infractor, viabilizando, desta forma, os processos de controlo a condutores e a empregadores nacionais e estrangeiros. Na determinação da medida da coima, devem, ainda, ser ponderados a situação económica do infractor e o eventual benefício económico retirado com a prática da contra-ordenação.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

O projecto correspondente à presente lei foi publicado para apreciação pública na separata do Boletim do Trabalho e Emprego, n.º 4, de 9 de Julho de 2009. Os comentários de associações de empregadores e associações sindicais foram ponderados, tendo nomeadamente sido suprimida uma disposição específica sobre registos de tempos de condução, pausas e repousos de condutor por conta própria e aperfeiçoadas as situações em que o condutor é responsável por infracções.”

Assim:

Nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 - A presente lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, alterada pela Directiva n.º 2009/4/CE da Comissão, de 23 de Janeiro de 2009, e pela Directiva n.º 2009/5/CE da Comissão, de 30 de Janeiro de 2009, na parte respeitante a:

- a) Regime sancionatório da violação, no território nacional, das disposições sociais constantes do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006;



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

- b) 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 de 1985, e da aplicação das disposições sociais constantes do Regulamento referido na alínea anterior.
- 2 - A presente lei regula, ainda, o regime sancionatório da violação das disposições sociais constantes do Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuem transportes internacionais rodoviários (AETR).
- 3 - O regime estabelecido no Capítulo III é também aplicável a infracções cometidas no território de outro Estado que sejam detectadas em território nacional, desde que não tenham dado lugar à aplicação de uma sanção.

CAPÍTULO II

Aplicação e controlo das disposições sociais comunitárias no domínio dos transportes rodoviários e do AETR

Secção I

Aplicação das disposições sociais comunitárias e do AETR

Artigo 2.º

Aplicação da regulamentação nacional

- 1 - Em caso de transporte efectuado inteiramente em território português, o condutor ao serviço de empresa neste estabelecida está sujeito à regulamentação colectiva 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 comunitária ou no AETR.
- 2 - Na situação prevista no número anterior, o incumprimento de normas aplicáveis da regulamentação nacional que corresponda simultaneamente a infracção ao disposto em norma dos artigos 19.º a 21.º é sancionado nos termos da presente lei.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Artigo 3.º

Registo manual por condutor de veículo matriculado em país terceiro

O condutor de veículo pesado matriculado em Estado que não seja membro da União Europeia nem Parte Contratante do AETR, não equipado com tacógrafo conforme à legislação comunitária ou ao AETR, deve registar manualmente em folha diária de modelo análogo à utilizada nos termos desse Acordo, o seguinte:

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

Secção II

Controlo da aplicação das disposições sociais comunitárias e do AETR

Artigo 4.º

Modalidades de controlo

- 1 - Os controlos da aplicação das disposições sociais comunitárias 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 efectuados nas instalações das autoridades competentes, com base em dados solicitados às empresas, equivalem a controlos efectuados nas instalações destas.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Artigo 5.º

Controlo 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 efectuados 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 auto-estradas.
- 3 - 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 artigo 10.º.
- 4 - Os controlos incidem sobre todos ou parte dos elementos referidos na parte A do anexo à presente lei, de que faz parte integrante.
- 5 - Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 7.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.
- 6 - Os agentes encarregados da fiscalização devem dispor de:
 - a) Uma lista dos principais elementos a controlar, nos termos da parte A do anexo à presente lei;



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

- 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.
- 7 - Sempre que o controlo efectuado na estrada a condutor de veículo registado nouro Estado-membro indicie infracção para cuja prova sejam necessários outros elementos além dos transportados no veículo, é solicitada a informação em falta ao organismo referido no artigo 10.º, o qual providencia junto do organismo congénere do Estado-membro em causa a obtenção da informação pertinente.

Artigo 6.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, e têm lugar sempre que sejam detectadas nos controlos de estrada infracções graves ou muito graves aos Regulamentos referidos no artigo 1.º.
- 2 - Os controlos nas instalações das empresas incidem sobre os elementos referidos no anexo à presente lei.
- 3 - Os agentes encarregados da fiscalização devem dispor de:
 - a) Uma lista dos principais elementos a controlar, de acordo com o disposto no anexo à presente lei;
 - b) Um equipamento normalizado referido na alínea b) do n.º 6 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 inspecção do tacógrafo.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

- 4 - Os agentes encarregados da fiscalização têm em conta, durante todas as fases do processo de controlo e fiscalização, todas as informações respeitantes às actividades da empresa noutros Estados-membros que tenham sido prestadas pelos organismos de ligação desses Estados-membros.
- 5 - Aos controlos efectuados nas instalações das autoridades competentes aplica-se o disposto nos números anteriores.

Artigo 7.º

Sistema de classificação de riscos

- 1 - Os membros do governo responsáveis pelas áreas a que pertencem as autoridades encarregadas da fiscalização estabelecem, por portaria conjunta, um sistema de classificação de riscos.
- 2 - O sistema referido no número anterior estabelece o grau de risco das empresas, tendo em consideração o número e a gravidade das infracções previstas na presente lei, cometidas pelas empresas, e de acordo com a regulamentação comunitária sobre a matéria.
- 3 - O rigor e a frequência do controlo dependem do grau de risco em que as empresas sejam classificadas.

Artigo 8.º

Conservação de documentos

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



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Artigo 9.º

Fiscalização

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

- a) Autoridade para as Condições do Trabalho;
- b) Guarda Nacional Republicana;
- c) Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.);
- d) Polícia de Segurança Pública.

Artigo 10.º

Organismo de coordenação e ligação

1 - Compete ao IMTT, I. P., enquanto organismo de coordenação e ligação:

- a) Assegurar a coordenação das acções efectuadas ao abrigo do n.º 3 do artigo 5.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;
- c) Assegurar a disponibilização de informações nos termos do artigo 11.º.

2 - O IMTT, I. P., disponibiliza aos organismos de coordenação e ligação dos outros Estados-membros as informações referidas no n.º 3 do artigo 19.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, 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.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

3 - O IMTT, 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 11.º

Recolha e divulgação de dados estatísticos

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

- a) No que respeita ao controlo na estrada:
 - i) O tipo de via pública, nomeadamente, auto-estrada, 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 ou digital utilizado
- b) No que respeita ao controlo nas instalações das empresas:
 - i) O tipo de actividade 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 IMTT, I. P., publicita os dados estatísticos recolhidos de acordo com o número anterior e transmite-os à Comissão Europeia, de dois em dois anos.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

CAPÍTULO III

Responsabilidade contra-ordenacional

Secção I

Regime geral

Artigo 12.º

Regime geral da responsabilidade contra-ordenacional

- 1 - O regime dos artigos 548.º a 565.º do Código do Trabalho é aplicável às contra-ordenações previstas na presente lei, com as adaptações previstas no artigo 14.º do presente diploma.
- 2 - O regime do procedimento das contra-ordenações laborais e de segurança social é aplicável às contra-ordenações previstas na presente lei.

Artigo 13.º

Responsabilidade pelas contra-ordenações

- 1 - A empresa é responsável por qualquer infracção cometida pelo condutor, ainda que fora do território nacional.
- 2 - 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 (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, 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 infracção na situação a que se refere o número anterior ou quando esteja em causa a violação do disposto no artigo 22.º.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

4 - A responsabilidade de outros intervenientes na actividade de transporte, nomeadamente expedidores, transitários ou operadores turísticos, pela prática da infracção é punida a título de participação, nos termos do regime geral das contra-ordenações.

Artigo 14.º

Valores das coimas

1 - A cada escalão de gravidade das contra-ordenações laborais corresponde uma coima variável em função do grau da culpa do infractor, salvo o disposto no artigo 555.º do Código do Trabalho.

2 - Os limites mínimo e máximo das coimas correspondentes a contra-ordenação leve são os seguintes:

- a) de 2 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 contra-ordenação 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 contra-ordenação 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.

6 - Em caso de transporte de mercadorias perigosas ou de transporte pesado de passageiros, os limites mínimos e máximos da coima aplicável são agravados em 30%.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Artigo 15.º

Destino das coimas

1 - O produto das coimas aplicadas reverte para as seguintes entidades:

- a) 50 % para a Autoridade para as Condições do Trabalho;
- b) 25% para o Fundo de Acidentes de Trabalho;
- c) 15% para a entidade autuante;
- d) 10% para o IMTT, I. P.

2 - No caso em que a Autoridade para as Condições do Trabalho seja a entidade autuante, o valor a que se refere a alínea c) do número anterior reverte para o Fundo de Acidentes de Trabalho.

Artigo 16.º

Apreensão de folhas de registo

As folhas de registo de tacógrafo ou de livrete individual de controlo que indicem a existência de qualquer infracção prevista na presente lei devem ser apreendidas pelo autuante e juntas ao auto de notícia correspondente.

Secção II

Contra-ordenações em especial

Artigo 17.º

Idade mínima

Constitui contra-ordenação grave o exercício da actividade de condutor ou de ajudante de condutor por quem não tenha completado a idade mínima prevista na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Artigo 18.º

Tempo de condução

- 1 - O tempo diário de condução que exceda o previsto na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
 - 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 comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
 - 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.
- 3 - O tempo semanal de condução que exceda o previsto na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
 - a) Leve, sendo inferior a 60 horas;
 - b) Grave, sendo igual ou superior a 60 horas e inferior a 70 horas;
 - c) Muito grave, sendo igual ou superior a 70 horas.
- 4 - O tempo de condução total acumulado que exceda o previsto na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
 - a) Leve, sendo inferior a 100 horas;
 - b) Grave, sendo igual ou superior a 100 horas e inferior a 112 horas e 30 minutos;
 - c) Muito grave, sendo igual ou superior a 112 horas e 30 minutos.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Artigo 19.º

Tempo de condução ininterrupta

- 1 - O período de condução ininterrupta que exceda o previsto na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
 - a) Leve, sendo inferior a cinco horas;
 - b) Grave, sendo igual ou superior a cinco horas e inferior a seis horas;
 - c) Muito grave, sendo igual ou superior a seis horas.
- 2 - O incumprimento da pausa de modo a que esta seja inferior aos limites mínimos de duração previstos na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
 - a) Leve, sendo a diferença até 10%;
 - b) Grave, sendo a diferença igual ou superior a 10% e inferior a 30%;
 - c) Muito grave, sendo a diferença igual ou superior a 30%.

Artigo 20.º

Períodos de repouso

- 1 - O período de repouso diário regular inferior ao previsto na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
 - a) Leve, sendo igual ou superior a 10 horas e inferior a 11 horas;
 - b) Grave, sendo igual ou superior a oito horas e 30 minutos e inferior a 10 horas;
 - c) Muito grave, sendo inferior a oito horas e 30 minutos.
- 2 - O período de repouso diário reduzido inferior ao previsto na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

- a) Leve, sendo igual ou superior a oito horas e inferior a nove horas;
 - b) Grave, sendo igual ou superior a sete horas e inferior a oito horas;
 - c) Muito grave, sendo inferior a sete horas.
- 3 - Caso o período de repouso diário regular seja gozado em dois períodos e um ou ambos sejam inferiores ao previsto na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
- a) Leve, sendo a duração em falta inferior a uma hora;
 - b) Grave, sendo a duração em falta igual ou superior a uma hora e inferior a duas horas;
 - c) Muito grave, sendo a duração em falta igual ou 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 comunitária aplicável ou no AETR.
- 5 - O período de repouso semanal regular inferior ao previsto na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
- 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.
- 6 - O período de repouso semanal reduzido inferior ao previsto na regulamentação comunitária aplicável ou no AETR constitui contra-ordenação classificada como:
- 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.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Artigo 21.º

Horário e escala de serviço

O incumprimento das regras relativas ao horário e à escala de serviço previstas na regulamentação comunitária aplicável constitui contra-ordenação grave.

Artigo 22.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 actividade elementos relativos a tempo de condução, duração do trabalho semanal, pausas, tempo de condução ininterrupta e períodos de repouso constitui contra-ordenação grave.

Artigo 23.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 ou do volume das mercadorias transportadas, por modo a comprometer a segurança rodoviária ou estimular o incumprimento da regulamentação aplicável, constitui contra-ordenação muito grave.

Artigo 24.º

Veículo de transporte regular de passageiros não equipado com tacógrafo

No caso de veículo de transporte regular de passageiros que não esteja equipado com tacógrafo por não estar obrigado à sua utilização, a falta do horário e da escala de serviço para cada condutor, nos termos da regulamentação comunitária, constitui contra-ordenação grave.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Artigo 25.º

Apresentação de dados a agente encarregado da fiscalização

- 1 - Constitui contra-ordenação muito grave a não apresentação, quando solicitada por agente encarregado da fiscalização:
 - a) De folhas de registo e impressões, bem como de dados descarregados do cartão do condutor;
 - b) De cartão de condutor, das folhas de registo utilizadas e de qualquer registo manual e impressão efectuados, que o condutor esteja obrigado a apresentar;
 - c) De escala de serviço com o conteúdo e pela forma previstos na regulamentação comunitária aplicável.
- 2 - Constitui contra-ordenação grave o accionamento incorrecto do dispositivo de comutação.

Artigo 26.º

Integridade e conservação de dados

- 1 - Constitui contra-ordenação 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) As impressões incorrectamente efectuadas 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 do registo.
 - c) A não conservação da escala de serviço com o conteúdo e pela forma previstos na regulamentação comunitária aplicável, durante um ano após o termo do período abrangido.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

- 2 - Constitui contra-ordenação grave o 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 aplicadas, no prazo de um ano a contar da prática de infracção.
- 3 - Sem prejuízo do disposto na presente lei, a instalação, utilização de tacógrafos e a transferência e conservação de dados desse mesmo aparelho são realizadas de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 169/2009, de 31 de Julho.

Artigo 27.º

Entrega de elementos de registos ao condutor

Constitui contra-ordenação 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 extracto da escala de serviço, nos 10 dias posteriores ao pedido.

Artigo 28.º

Imobilização do veículo em caso de infracção

- 1 - Sempre que o condutor se encontre em infracção 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.
- 2 - Na situação prevista no número anterior, a imobilização do veículo não se aplica quando for assegurada a substituição do condutor.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

- 3 - Na situação prevista no n.º 1, a imobilização do veículo cessa imediatamente após ter sido efectuado ou garantido o pagamento da coima e o impedimento do condutor cessa logo que seja cumprido o período de repouso ou de pausa exigido.
- 4 - O controlo do cumprimento da interrupção da condução ou do repouso, durante a imobilização, compete às entidades policiais, através da apreensão temporária dos documentos da viatura e do condutor.

Artigo 29.º

Pagamento voluntário de coima ou prestação de caução

- 1 - O responsável pelo pagamento da coima pode efectuar imediatamente o pagamento voluntário da mesma, pelo valor mínimo previsto para o caso de negligência.
- 2 - O responsável pelo pagamento da coima que não efectue imediatamente o pagamento voluntário da mesma deve proceder ao depósito de uma caução.
- 3 - A caução é prestada pelo valor mínimo da coima estabelecida para o caso de dolo, acrescido de 10% para despesas processuais, incidindo esta percentagem apenas sobre o montante da coima correspondente à infracção mais grave em caso de concurso de infracções.
- 4 - O pagamento voluntário e a prestação da caução são efectuados em numerário ou outro meio de pagamento legalmente admitido.
- 5 - O pagamento voluntário ou o depósito de caução deve ser efectuado no acto de verificação da contra-ordenação, destinando-se a caução a garantir o pagamento da coima em que o infractor possa ser condenado, bem como das despesas legais a que houver lugar.
- 6 - Se o responsável pela infracção não apresentar defesa dentro do prazo legal, o valor da caução converte-se em pagamento da coima em que for condenado.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

- 7 - A falta do pagamento voluntário da coima 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.
- 8 - Se, no acto de verificação da contra-ordenação, o responsável pretender pagar a coima ou depositar caução mas não o puder fazer, ser-lhe-á concedido um prazo para o efeito, procedendo-se à apreensão provisória de documentos, de acordo com o número anterior, até ao pagamento da coima ou à prestação da caução.

CAPÍTULO IV

Disposições transitórias e finais

Artigo 30.º

Registo de dados

- 1 - O IMTT, I. P., mantém um registo actualizado da actividade 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 comunica ao IMTT, I. P., através de webservices, os dados da actividade 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 contra-ordenacionais relativos a infracções 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 a aplicação das coimas é aplicável o regime do registo nacional de transportador rodoviário e das actividades auxiliares ou complementares do sector dos transportes, com as adaptações necessárias, e a legislação sobre protecção de dados pessoais.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

Artigo 31.º

Regiões Autónomas

Os actos e procedimentos necessários à execução da presente lei nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira competem às entidades das respectivas administrações regionais com atribuições e competências nas matérias em causa.

Artigo 32.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 272/89, de 19 de Agosto, alterado pela Lei n.º 114/99, de 3 de Agosto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Abril de 2010

O Primeiro-Ministro

O Ministro da Presidência

O Ministro dos Assuntos Parlamentares



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

ANEXO

(a que se refere o n.º 5 do artigo 4.º e o n.º 1 do artigo 6.º)

Parte A

Controlos na estrada

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

- 1 - Os tempos de condução diária e semanal, as pausas e os períodos de descanso diários e semanais. A verificação incide sobre: as folhas de registo dos dias precedentes, conservadas no veículo por força do n.º 7 do artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, ou do n.º 4 do artigo 11.º do AETR, e os dados relativos ao mesmo período, armazenados no cartão do condutor ou na memória do equipamento de registo, ou registados em folhas impressas.
- 2 - Os excessos relativamente à velocidade autorizada para o veículo, no que respeita ao período referido no número anterior.

São considerados como tal: para os veículos da categoria N3, os períodos superiores a um minuto durante os quais o veículo circule a mais de 90 km/h; para os veículos da categoria M3, os períodos superiores a um minuto durante os quais o veículo circule a mais de 105 km/h.

Integram a categoria N3 os veículos destinados a transporte de mercadorias com peso bruto superior a 12 toneladas e a categoria M3 os veículos destinados a transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados, além do lugar do condutor, e peso bruto superior a 5 toneladas.

- 3 - Quando se justifique, as velocidades instantâneas registadas pelo aparelho de controlo durante as últimas 24 horas de utilização do veículo.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 20/XI/1.ª

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:

- 1 - Os períodos semanais de descanso e os tempos de condução entre esses períodos.
- 2 - A limitação dos tempos de condução num período de duas semanas consecutivas.
- 3 - As folhas de registo, os dados da unidade instalada no veículo e do cartão de condutor e as respectivas folhas impressas.