

Perguntas e respostas sobre a aplicação do pacote da mobilidade I

O Pacote da Mobilidade I está em vigor e as disposições em matéria social relativas aos tempos de condução e às condições de repouso dos condutores são aplicáveis desde 20 de agosto de 2020. A prioridade da Comissão Europeia consiste agora em assegurar um entendimento comum e uma aplicação coerente das novas disposições. Por conseguinte, a Comissão preparou uma primeira série de perguntas e respostas que se segue, a fim de abordar as questões de execução mais prementes suscitadas pelo setor. Sempre que necessário, esta primeira série irá ser gradualmente complementada por outras perguntas e respostas sobre as restantes disposições do pacote da mobilidade I. Deve servir de guia para os condutores, os transportadores rodoviários e as autoridades responsáveis pela aplicação da lei, a fim de garantir que as regras são aplicadas e controladas de forma harmonizada em toda a UE.

DECLARAÇÃO DE EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE: Esta série de perguntas e respostas foi elaborada pelos serviços da Comissão sem, contudo, vincular a Comissão Europeia. Apenas o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para interpretar perentoriamente o direito da União. Neste contexto, note-se que o artigo 8.º, n.º 8, e o artigo 8.º, n.º 8-A, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, abrangidos pelas questões 1 a 6, são atualmente objeto de um recurso de anulação no Tribunal de Justiça. São incluídos exemplos meramente a título ilustrativo e a lista de exemplos concretos será desenvolvida.

I. Regresso do condutor

[1. Como deve ser entendida e aplicada a obrigação de regresso do condutor ao «domicílio»? Quais são as obrigações e os direitos do empregador e do condutor, respetivamente?]

Artigo 8.º, n.º 8-A

O objetivo da medida é melhorar as condições de trabalho dos condutores no domínio do transporte rodoviário, evitando que estes passem períodos excessivamente longos na estrada.

Incumbe à empresa de transporte a obrigação de organizar o trabalho dos condutores de modo a que estes possam regressar («ao domicílio») após cada período de três ou quatro semanas consecutivas (consoante o condutor tenha gozado dois períodos consecutivos de repouso semanal reduzido).

O artigo 8.º, n.º 8-A, do regulamento faz referência a dois locais de regresso possíveis, propostos e organizados pelo empregador, ou seja, o centro operacional do empregador, a que o condutor está normalmente afetado, no Estado-Membro onde o empregador se encontra normalmente estabelecido, ou o local de residência do condutor se este último for diferente do seu local de afetação.

Tal como referido no considerando 14 do regulamento, «[...] os condutores são livres de decidir onde passar o seu período de repouso», cabendo ao condutor escolher entre as duas opções oferecidas pelo empregador. Tal implica que o condutor não pode ser obrigado pelo empregador a optar pelo seu estabelecimento como local de regresso.

Poderão ser suscitadas dúvidas se o condutor não tiver escolhido expressamente uma das duas possibilidades. Nesse caso, o empregador poderá escolher entre as duas opções, de acordo com o que for considerado mais conveniente. Neste contexto, os elementos de prova incluirão um convite enviado ao condutor (por exemplo, por correio eletrónico) não objeto de seguimento, para escolher entre o seu local de residência ou o centro operacional da empresa.

O local onde o condutor passa o seu período de repouso é uma questão diferente. Uma vez que o regulamento não prescreve um local específico, não pode haver infração à legislação da UE a este respeito. Porém, o empregador tem de propor as opções de regresso previstas no regulamento. A regra estabelece uma obrigação de natureza organizacional, conjugada com uma obrigação de manter os registos correspondentes para efeitos de controlo pelas autoridades competentes.

Embora o condutor possa escolher o seu local de repouso, não pode ilibar o empregador das suas obrigações em matéria de organização do trabalho, que devem prever o regresso regular ao «domicílio». Esta obrigação que impende sobre a empresa de transporte mantém-se, independentemente da declaração feita pelo condutor e da concretização da sua escolha na realidade.

Em suma, o empregador é obrigado a oferecer ao condutor a possibilidade de regressar ao seu local de residência ou ao centro operacional ao qual se encontra afetado, mediante uma organização adequada do trabalho. Essas diligências organizativas têm de ser ativamente concretizadas, sem que o condutor tenha de as solicitar. No que diz respeito ao local de repouso concreto, esta questão é da competência do condutor e não exige que o empregador ou o condutor conservem provas específicas.

Por exemplo, um condutor polaco residente na Eslováquia e empregado por uma empresa estabelecida na Polónia efetua operações de transporte entre França e Espanha. O empregador deve oferecer a escolha a este condutor, organizando o trabalho em conformidade, de molde a permitir-lhe regressar regularmente ao seu local de residência (na Eslováquia) ou ao centro operacional da empresa (na Polónia). O condutor pode, no entanto, informar o empregador da sua decisão de aproveitar a oportunidade de uma pausa para se deslocar a outro local, por exemplo, o Sul de Itália, para passar férias. Após a pausa, o condutor deslocar-se-á diretamente do local onde gozou o seu período de repouso em Itália ao local onde retomará o trabalho (Espanha ou França).

[2. De que forma deve a empresa de transportes provar que organizou o trabalho de modo a que o condutor tenha a possibilidade de regressar ao seu local de residência ou ao centro operacional da empresa?]

Artigo 8.º, n.º 8-A

As empresas de transporte devem utilizar os registos do tacógrafo, os registos de serviço dos condutores ou outra documentação para provar o cumprimento da obrigação de organizar o

regresso do condutor (considerando 14 do Regulamento (CE) n.º 561/2006). Outros documentos comprovativos de que o empregador ofereceu efetivamente ao condutor a possibilidade de regressar ao seu local de residência ou ao centro operacional da empresa podem incluir, por exemplo, bilhetes ou outros documentos comprovativos de outros serviços de viagem (por exemplo, uma prova de que o condutor regressou ao seu domicílio num miniautocarro disponibilizado pelo empregador).

Os elementos de prova devem ser conservados nas instalações da empresa e apresentados, se tal for solicitado pelas autoridades de controlo do Estado-Membro de estabelecimento do empregador ou pelas autoridades de controlo de qualquer outro Estado-Membro. O condutor não deve ser obrigado a possuir tais provas, nem a possuir provas relativas ao local onde passou o seu período de repouso semanal regular ou um período de repouso mais longo. Após terem efetuado um controlo na estrada, as autoridades de controlo podem, por exemplo, decidir solicitar informações adicionais sobre a atividade de um condutor às autoridades do Estado-Membro em que a empresa de transporte rodoviário está estabelecida. O Regulamento (CE) n.º 561/2006 e a Diretiva 2006/22/CE preveem que os Estados-Membros prestem assistência mútua para fins de aplicação do regulamento e verificação do seu cumprimento.

A obrigação do empregador de permitir o regresso regular de um condutor é de natureza organizacional, combinada com a obrigação de manter registos correspondentes para efeitos de controlo pelas autoridades competentes. Por conseguinte, uma declaração/uma declaração de renúncia assinada por um condutor (por exemplo, no âmbito de um contrato de trabalho ou de uma declaração que renuncie antecipadamente ao direito de regresso, ou seja, antes de o condutor receber uma proposta do empregador) renunciando ao seu direito de optar pelo regresso ao «domicílio» não pode isentar o empregador da sua obrigação de oferecer uma possibilidade real de regresso, nem da sua obrigação de organizar o trabalho em conformidade.

[3. Quem deve pagar as despesas de viagem de um condutor para regressar ao centro operacional da empresa ou ao seu local de residência?]

Artigo 8.º, n.º 8-A

Se um condutor terminar o seu período de trabalho num dos dois locais da sua escolha para o regresso ou na proximidade de um desses locais, não haverá custos adicionais de deslocação para o empregador.

No caso de o período de trabalho anterior ao regresso a um dos dois locais terminar num local distante do local de regresso escolhido, a obrigação do empregador de organizar o regresso do condutor inclui uma responsabilidade financeira para cobrir as despesas de deslocação.

Se o condutor decidir não beneficiar da possibilidade oferecida pelo empregador de regressar ao seu local de residência ou ao centro operacional do empregador e decidir passar o seu período de repouso noutra local, as despesas de deslocação para e a partir desse local devem ser cobertas pelo condutor.

Os mesmos princípios são aplicáveis aos condutores que tenham residência num país terceiro e sejam empregados por uma empresa estabelecida na UE.

[4. A disposição aplica-se igualmente aos condutores independentes? Como pode um condutor independente provar que cumpriu a obrigação de regressar ao local de residência ou ao centro operacional da empresa?]

Artigo 8.º, n.º 8-A

O artigo 8.º, n.º 8-A, aplica-se apenas aos condutores assalariados.

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 não define o que constitui uma relação de trabalho. No entanto, na falta de remissão para o direito nacional, o conceito deve ser entendido como tendo um significado autónomo baseado em elementos objetivos.

Para a sua interpretação, pode servir de inspiração a jurisprudência relativa a situações semelhantes (ver processos C-658/18, pontos 88 e seguintes; C-147/17, ponto 41 e seguintes; C-316/13, ponto 27 e seguintes). Por conseguinte, a determinação da existência de uma relação de trabalho deve basear-se nos factos relativos à prestação efetiva de trabalho e não no modo como as partes descrevem a relação. Segundo o Tribunal de Justiça, a questão de saber se uma pessoa é ou não assalariada deve ser determinada de acordo com critérios objetivos que caracterizem a relação de trabalho em função dos direitos e obrigações das pessoas em causa. Ora, a característica essencial da relação de trabalho é a circunstância de uma pessoa realizar, durante certo tempo, em benefício de outra e sob a sua direção, prestações em contrapartida das quais recebe uma remuneração».

Para o mesmo efeito, embora a definição de «condutor independente» constante da Diretiva 2002/15/CE não seja, enquanto tal, aplicável no contexto do Regulamento (CE) n.º 561/2006, pode ter-se igualmente em conta essa definição. Uma atividade exercida como «condutor independente» na aceção dessa definição não deve ser considerada como dando origem a uma relação de trabalho para efeitos do artigo 8.º, n.º 8-A, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Os verdadeiros trabalhadores independentes não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 8.º, n.º 8-A. No entanto, uma pessoa que é simplesmente declarada como independente mas cuja situação preencha as condições que caracterizam uma relação de trabalho com outra pessoa (singular ou coletiva), deve ser considerada como trabalhador assalariado na aceção do artigo 8.º, n.º 8-A, pelo que é abrangida por esta disposição.

Proibição de gozar um período de repouso semanal regular na cabina do veículo

[5. O que constitui um alojamento apropriado e adequado do ponto de vista do género para gozar os períodos de repouso semanal regular?]

Artigo 8.º, n.º 8

A legislação clarifica que os períodos de repouso semanal regular de, pelo menos, 45 horas devem ser gozados em instalações apropriadas e adequadas do ponto de vista do género, com instalações de dormida e sanitárias adequadas, não podendo ser gozados na cabina do veículo.

Não existe uma definição nem uma lista de critérios para definir a noção de alojamento adequado na legislação e é importante permitir flexibilidade quanto ao tipo de alojamento que os condutores podem utilizar.

No entanto, o artigo 8.º, n.º 8, exige claramente que os alojamentos ofereçam instalações de dormida e instalações sanitárias adequadas. As instalações devem proporcionar privacidade suficiente a cada indivíduo.

Vários tipos de alojamento podem preencher esses critérios, por exemplo, um hotel, um apartamento para arrendar num motel ou uma residência privada.

[6. Que provas deve o condutor apresentar a um controlador para provar que não passou o período de repouso semanal regular no camião mas sim num alojamento adequado?]

Artigo 8.º, n.º 8

O artigo 34.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 especifica que os Estados-Membros não devem impor aos condutores a obrigação de apresentar formulários que atestem as suas atividades quando estão afastados do veículo. Tal abrange também a situação em que o condutor goza de um período de repouso semanal regular fora do veículo. Assim, as autoridades responsáveis pela aplicação da lei não podem exigir aos condutores documentos comprovativos de que o seu período de repouso semanal regular anterior à inspeção na estrada não foi passado no veículo.

Os condutores ou empregadores só podem ser multados por incumprimento da proibição de gozar o período de repouso semanal regular (ou um período de repouso superior a 45 horas a título de compensação) no veículo quando são surpreendidos a gozar esse período de repouso semanal regular no interior do veículo no momento do controlo.

III. Regra do ferry

[7. O condutor que acompanha um veículo transportado por ferry ou comboio, numa viagem de 8 horas ou mais, e com acesso a uma cabine-dormitório, tem de gozar o resto do período de repouso semanal regular num alojamento adequado, ou é autorizado a gozar essa parte do período de repouso semanal regular no veículo?]

Artigo 9.º

Em conformidade com o artigo 8.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, os períodos de repouso semanal regular e quaisquer períodos de repouso semanal de duração superior a 45 horas gozados a título de compensação de períodos de repouso semanal reduzido anteriores não devem ser gozados num veículo. Devem sim ser gozados em alojamentos adequados, tal como especificado no regulamento.

O artigo 9.º, n.º 1, do regulamento diz respeito à situação em que o condutor acompanha um veículo transportado por ferry ou comboio e, neste contexto, prevê determinadas derrogações. Embora se refira ao artigo 8.º no seu conjunto, não permite derrogar à proibição estabelecida no artigo 8.º, n.º 8, de gozar determinados tipos de repouso no veículo. Ao invés, tal como decorre dos seus termos, as derrogações nele permitidas apenas podem dizer respeito à possibilidade de «interromper» determinados períodos de repouso, ou seja, um período de repouso diário regular, um período de repouso semanal reduzido ou um período de repouso semanal regular. Por conseguinte, apenas derroga a disposição segundo a qual um «repouso» constitui «qualquer período ininterrupto durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo».

Consequentemente, o condutor não pode, antes de embarcar no ferry/comboio e/ou depois de desembarcar do mesmo, passar uma parte do seu período de repouso semanal regular no veículo.

IV. Períodos de repouso semanal reduzido

[8. Se um condutor tiver gozado dois períodos consecutivos de repouso semanal reduzido, os dois períodos de compensação podem ser associados separadamente a outros períodos de repouso de, pelo menos, nove horas e gozados durante a operação de transporte internacional?]

Artigo 8.º, n.º 6-B

Qualquer derrogação às regras gerais deve ser interpretada e aplicada de forma estrita, de modo a não comprometer os objetivos da legislação. Tal como indicado no considerando 8 do Regulamento (UE) 2020/1054, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006, a intenção do legislador é permitir que os condutores que efetuam uma viagem internacional de longo curso possam regressar ao seu domicílio para efeitos de repouso semanal regular e indemnizados por anteriores períodos de repouso semanal reduzido.

O artigo 8.º, n.º 6-B, do regulamento especifica claramente que o repouso semanal regular gozado após dois períodos de repouso semanal reduzido deve ser precedido do repouso gozado a título de compensação pelos dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos e não por quaisquer outras atividades como a condução ou qualquer outro trabalho. Assim, as duas compensações devem ser gozadas de uma só vez e combinadas com o período de repouso semanal regular obrigatório após os dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos.

V. Possibilidade de exceder o tempo de condução em circunstâncias excecionais

[9. Quais são as circunstâncias excecionais em que o condutor pode exceder o tempo de condução diário e semanal? Como controlar essas circunstâncias excecionais?]

Artigo 12.º, n.ºs 2 e 3

A possibilidade de exceder os tempos de condução diária e semanal é autorizada exclusivamente para permitir que o veículo atinja um local de paragem adequado e na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, dos veículos ou da sua carga, ou em circunstâncias excecionais, nos casos em que o condutor tenha de chegar ao seu local de residência ou ao centro operacional do empregador para usufruir um período de repouso semanal ou um período de repouso semanal regular. Estas duas novas derrogações podem ser aplicadas quando, devido a circunstâncias imprevistas independentes da vontade do condutor ou do operador (condições meteorológicas, congestionamento, atrasos nos pontos de carga/descarga, etc.), o condutor não conseguir chegar a um dos locais acima indicados para um período de repouso semanal sem infringir as regras relativas aos períodos de repouso diário ou semanal.

Por exemplo, o condutor de um país periférico que efetue uma viagem internacional de longo curso que, devido a circunstâncias imprevistas que atrasaram a viagem, não consiga chegar ao seu local de residência, não teria, com base nesta disposição, de passar 45 horas do seu período de repouso semanal regular noutro local próximo do seu local de residência.

Tal como indicado no novo n.º 4 do artigo 12.º do regulamento, o condutor deve indicar manualmente o motivo da inobservância dos prazos de condução na folha de registo de serviço. Esta declaração responsabiliza o condutor pelas informações inseridas.

A superação dos tempos de condução nas circunstâncias excecionais acima referidas não deve resultar numa redução do período de repouso após essa superação. Tal como referido no novo n.º 5 do artigo 12.º do regulamento, qualquer período de prolongamento ao abrigo deste artigo deve ser compensado mediante um período de repouso equivalente gozado de uma só vez juntamente com qualquer período de repouso, até ao final da terceira semana seguinte à semana durante a qual a derrogação foi aplicada.

[10. Pode um condutor que excede o tempo de condução diário e semanal devido a circunstâncias excepcionais exceder igualmente o limite máximo de 90 horas para o período de condução quinzenal?]

Artigo 12.º, n.ºs 2 e 3

A possibilidade de os condutores excederem os tempos de condução diária e/ou semanal em circunstâncias excepcionais para chegar ao seu local de residência ou ao centro operacional do empregador a fim de gozar um período de repouso semanal ou um período de repouso semanal regular não permite aos condutores derrogar ao limite máximo de 90 horas de condução quinzenal estabelecido no artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

O novo n.º 2 do artigo 12.º do regulamento enumera claramente as disposições que o condutor pode usar como base, que são os artigos 6.º, n.ºs 1 e 2 relativos aos limites máximos dos tempos de condução diária e semanal e o artigo 8.º, n.º 2, relativo à obrigação de o condutor gozar um novo período de repouso diário em cada período de 24 horas após o termo do período de repouso diário ou semanal anterior. O condutor deve, em todos os casos, respeitar o limite máximo de 90 horas de condução ao longo de duas semanas.

Por exemplo, um condutor que tenha conduzido 56 horas numa determinada semana (semana 1) pode conduzir duas horas adicionais após ter gozado uma pausa de 30 minutos para chegar ao seu domicílio para gozar um período de repouso semanal regular. Na semana seguinte (semana 2), o condutor deverá certificar-se de que não conduz mais de 32 horas. Este excesso de duas horas será compensado por um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da primeira semana.

VI. Tripulação múltipla

[11. No caso de tripulação múltipla, o condutor é obrigado a fazer uma pausa de 45 minutos no veículo em movimento? Essa pausa pode ser superior a 45 minutos?]

Artigo 7.º

O condutor de um veículo com tripulação múltipla pode efetuar uma pausa de 45 minutos num veículo em movimento, sentado ao lado do condutor que estiver a conduzir o veículo. Cabe ao condutor decidir se pretende ou não gozar a sua pausa num veículo em movimento ou fora dele.

A pausa pode certamente ser superior a 45 minutos se for gozada fora do veículo. A pausa efetuada num veículo em movimento deve ser uma pausa de 45 minutos, gozada de uma só vez, tal como estipulado no novo (terceiro parágrafo) do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006. O tempo restante passado no veículo ao lado do condutor que estiver a conduzir

deve ser registado como período de disponibilidade, tal como especificado no terceiro parágrafo do artigo 3.º, alínea b), da Diretiva 2002/15/CE.

VII. Passagem de fronteiras

[12. A partir de que momento é aplicável a obrigação de registo manual de passagem de fronteira?]

Artigo 34.º, n.º 6, alínea f), e artigo 34.º, n.º 7, do Regulamento 165/2014

O artigo 34.º, n.º 6, alínea f), e n.º 7.º, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, estipula que os condutores devem registar manualmente o símbolo do país em que ingressam após a passagem da fronteira de um Estado-Membro. Esta obrigação que passou a ser aplicável com efeito a partir de 20 de agosto de 2020 para os veículos equipados com um tacógrafo analógico passará a ser aplicável a partir de 2 de fevereiro de 2022 para os veículos equipados com tacógrafo digital.

O condutor deve parar no ponto de paragem mais próximo, na fronteira ou após a fronteira. Se a passagem da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por ferry ou comboio, os condutores introduzem o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.

É igualmente importante notar que, desde 20 de agosto de 2020, os condutores de veículos equipados com tacógrafo analógico devem registar o símbolo do país em que iniciaram o período de trabalho diário e o símbolo do país em que o terminaram, à semelhança do que já acontecia no caso dos veículos equipados com um tacógrafo digital.