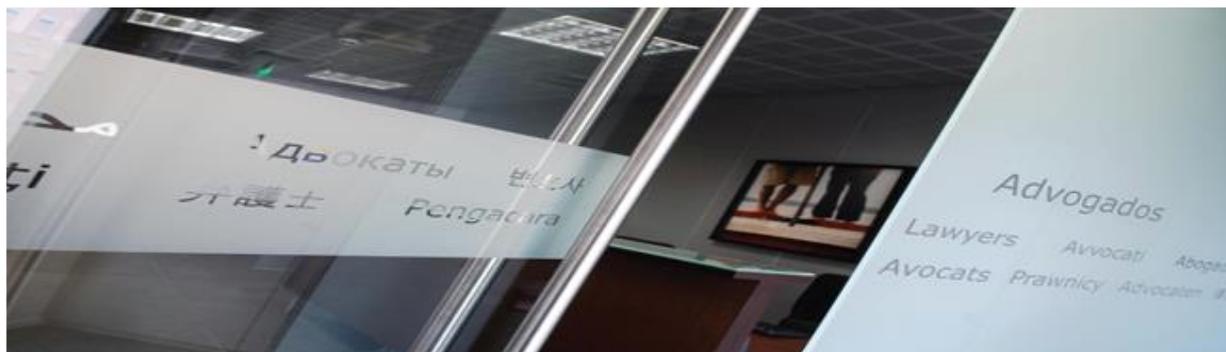




CARLOS PINTO DE ABREU
E ASSOCIADOS
SOCIEDADE DE ADVOGADOS

Deveres das empresas transportadoras respeitantes aos condutores destacados



O Decreto-Lei n.º 43/2023, de 12 de Junho, em vigor desde 12 de Julho de 2023, transpõe a Directiva (UE) 2020/1057 relativa ao destacamento de condutores do sector do transporte rodoviário e cria o respectivo regime sancionatório.

Com a entrada em vigor deste Diploma visa-se assegurar o equilíbrio entre a livre prestação transfronteiriça de serviços pelas empresas transportadoras, a livre circulação de mercadorias e ainda promover as condições de trabalho adequadas e de máxima protecção social para os condutores, reforçando assim também os controlos e a cooperação ao nível da União Europeia, para combater a fraude associada ao destacamento dos condutores.

I. Âmbito de aplicação

Aplica-se a todos os condutores do sector do transporte rodoviário de mercadorias ou de passageiros, considerados em situação de destacamento, abrangidos pelos artigos 6.º e 8.º do Código do Trabalho. Estes podem realizar operações de cabotagem - que ocorrem quando um condutor efectua operações de transporte nacional numa base temporária num país da União Europeia diferente daquele em que a empresa do empregador está estabelecida - ou de comércio cruzado - que ocorre

quando um condutor efectua operações de transporte entre dois países da UE, ou entre um país da UE e um país terceiro, e o respectivo empregador não está estabelecido em nenhum desses países.

II. Direitos dos condutores destacados

O condutor destacado tem direito às condições de trabalho previstas no artigo 7.º do Código do Trabalho, ou seja, terá de ser pago de acordo com as regras de remuneração do Estado-Membro de acolhimento onde efectua as suas actividades, sendo a remuneração calculada de forma diferente em cada país da UE e dependendo da legislação nacional.

Quanto ao empregador, é sua obrigação ajustar os pagamentos e as condições de trabalho dos seus condutores de forma que estejam em conformidade com as regras nacionais do país em que são destacados. Assim, se a remuneração global e as condições de trabalho forem melhores no país para onde é destacado do que no país onde a sua entidade patronal está estabelecida, então tem o condutor direito ao nível mais elevado de remuneração e às melhores condições de trabalho. No entanto, se o nível não for superior, aplicam-se, então, as regras do país de estabelecimento.

III. Declaração de destacamento

Relativamente à declaração de destacamento, o operador (empregador) de um condutor destacado é obrigado a apresentar uma declaração às autoridades competentes do Estado-Membro no qual o condutor se encontra destacado.

Tem o operador (empregador) até ao início do destacamento para apresentar a declaração, fazendo-o através do portal único europeu, com a emissão de um código QR, para o período de 1 dia até um máximo de 6 meses. Quer isto significar que, mesmo para um período de destacamento de 24 horas, deve ser emitida uma declaração para cobrir esse mesmo destacamento.

No entanto, é possível emitir uma declaração de 6 meses para um condutor, com todos os destacamentos que fará durante esse período, ou ainda emitir uma única declaração para um condutor relativa a destacamento. Caso um condutor tenha sido destacado por vários países, então a empresa terá de emitir uma declaração por cada país.

Ressalva-se, no entanto, que deve ser entregue uma declaração de destacamento para cada condutor, que inclua obrigatoriamente, as seguintes informações:

- a) Identificação do transportador, pelo menos, sob a forma do número da licença comunitária, quando disponível;
- b) Contacto do gestor de transportes ou de outra pessoa de contacto no Estado-Membro de estabelecimento;
- c) Identificação do condutor, designadamente residência e o número da carta de condução;
- d) Data de início do contrato de trabalho do condutor assim como referência à legislação que lhe é aplicável;
- e) Datas previstas para o início e termo do destacamento;
- f) Números de matrícula dos veículos utilizados;
- g) Identificação do tipo de serviço efectuado (transporte de mercadorias, de pessoas, internacional ou cabotagem).

IV. Portal Único Europeu

A criação de um portal europeu, com vista a uma harmonização europeia das formalidades administrativas, através de um portal único e seguro ligado ao Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), leva à abolição da declaração de destacamento através dos sistemas nacionais do país de acolhimento onde o destacamento ocorre.

O novo Portal Europeu tem como objectivo ser uma ferramenta de gestão, que permita ao operador dos condutores destacados agrupar facilmente todos os documentos obrigatórios, em caso de controlo das autoridades competentes do país de acolhimento, através de notificações directamente recebidas na sua conta pessoal.

Desta forma, não só facilita os controlos das autoridades competentes do país de acolhimento em contacto directo com as autoridades competentes do país de estabelecimento - que só serão realizados através do portal por meio do envio de notificações - como facilita as trocas multilingues

entre, por um lado, a empresa que efectua o destacamento e as autoridades de controlo e, por outro lado, entre as próprias autoridades, visto que o portal disponibiliza um formulário multilíngue que permite submeter uma declaração num dos 24 idiomas oficiais da UE.

A empresa que vai declarar o seu destacamento poderá escolher o seu idioma e não é obrigada a ter de declarar no idioma do país membro onde o destacamento é efectuado. Já a autoridade de controlo situada no país de acolhimento pode ter a declaração traduzida para o idioma que pretenda. Do mesmo modo, qualquer comunicação efectuada através do portal será automaticamente traduzida para o idioma pretendido, o que acontece quer para a empresa que emprega o condutor, quer para as autoridades de controlo do Estado-Membro de estabelecimento ou de acolhimento.

O Portal permite ainda alterar, acrescentar, actualizar ou corrigir facilmente as informações contidas numa declaração. É igualmente fácil copiar elementos de uma declaração anterior ao criar uma nova declaração ou ao renovar uma declaração já existente, para que não se gaste tempo ao introduzir na totalidade uma nova declaração que contenha basicamente as mesmas informações.

V. Controlo e Fiscalização

Para efeitos de controlo e fiscalização, é responsabilidade do empregador garantir que o condutor destacado possui em papel ou em formato electrónico, os seguintes documentos:

- a) Cópia da declaração de destacamento que inclui um código QR;
- b) O comprovativo das autorizações de transporte;
- c) Os dados registados pelo tacógrafo.

Em caso de controlo das autoridades competentes do país de acolhimento, a entidade patronal deve assegurar-se que tem todos os documentos à sua disposição actualizados, estando o empregador obrigado a transmitir através do portal único todos os seguintes documentos obrigatórios:

- a) Cópia da declaração de destacamento (em formato digital ou em papel);
- b) Comprovativos das operações de transporte realizadas no Estado-membro onde o condutor se encontra destacado;

- c) Os dados registados pelo tacógrafo e, em particular, o símbolo do país dos Estados-Membros em que o condutor esteve presente aquando da realização de operações de transporte rodoviário internacional ou transporte de cabotagem, como previsto no n.º 7 do artigo 34.º do Regulamento 165/2014 alterado pelo Regulamento 1054/2020.
- d) Os documentos relativos à remuneração do condutor destacado pelo período de destacamento em causa;
- e) O comprovativo de pagamento da retribuição;
- f) O contrato de trabalho ou qualquer documento equivalente;
- g) Os registos de horas relativas ao trabalho do condutor.

A fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei é assegurada pela Autoridade das Condições do Trabalho (ACT), pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., pela Guarda Nacional Republicana e pela Polícia de Segurança Pública.

VI. Cooperação Administrativa

De acordo com a directiva de destacamento face à cooperação administrativa e assistência mútua, o operador tem um prazo de 8 semanas após o pedido para transmitir todos os documentos necessários ao destacamento de transportadores rodoviários.

Em caso de incumprimento deste prazo, as autoridades de controlo do país de acolhimento notificarão as autoridades do país de origem da empresa. Estas últimas entrarão em contacto com a empresa de transporte para obter os documentos em falta.

VII. Responsabilidade Contra-ordenacional

O regime de responsabilidade contra-ordenacional previsto nos artigos 548.º a 565.º do Código do Trabalho é aplicável, com as necessárias adaptações, às infracções previstas no artigo 9.º

do decreto-lei aqui em análise, competindo à ACT o processamento das contra-ordenações e aplicação das coimas.

Da análise jurisprudencial¹² fica claro que, de acordo com o artigo 13.º, n.º 1 da Lei nº 27/2010 de 30 de Agosto, a infracção é imputada à empresa mesmo em caso de infracção cometida pelo condutor, ainda que fora do território nacional, acrescentando o seu n.º 2 que a responsabilidade da empresa só é excluída se esta demonstrar que organizou o trabalho de modo a que o condutor possa cumprir o disposto no Regulamento (CEE) nº 3821/85 de 20 de Dezembro, e no capítulo II do Regulamento (CE) nº 561/2006 de 15 de Março.

A Lei 27/2010 veio consagrar uma das soluções previstas pelo artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento 561/2006, uma forma mitigada da responsabilidade objectiva ou presumida, pois, embora consagrando a responsabilidade da empresa transportadora com base numa presunção de culpa, veio, contudo, permitir que esta alegue e prove não ter sido responsável pelo seu cometimento, tendo para tal o dever de demonstrar que organizou o trabalho de modo que seja possível o cumprimento das imposições legais.

No entanto, não basta a formação, explicações, instruções, e mesmo controlos regulares sobre a actividade dos seus motoristas, pois isso pode revelar-se insuficiente para assegurar o cumprimento das obrigações legais, tendo-se verificado em situações semelhantes, a dificuldade de as empresas de transporte rodoviário provarem, na prática, que organizam o trabalho dos condutores de forma a que estes cumpram com todos os preceitos legais.

Cabe à empresa organizar um sistema de controlo e fiscalização eficaz, de modo a garantir que os seus trabalhadores motoristas cumprem o que é exigido por lei, sendo assim necessário observar a existência de um sistema, em termos concretos e precisos, e que se encontre organizado com vista a garantir eficazmente o cumprimento das obrigações legais em causa.

Verifica-se, igualmente, que se aplica a mesma lógica de imputação de responsabilidade à empresa transportadora quando estejam em causa sócios-gerentes condutores ou prestadores de serviços. Do conceito de condutor do Regulamento 561/2006, não se extrai uma imperiosa

¹ Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 6 de Fevereiro de 2023, proferido no âmbito do processo nº 249/21.2Y3VNG.P1 e disponível em <http://www.dgsi.pt>

² Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 23 de Janeiro de 2023, proferido no âmbito do processo nº 1016/22.1T8VFR.P1 e disponível em <http://www.dgsi.pt>

necessidade de se tratar de um trabalhador da empresa de transportes, visto que condutor será qualquer pessoa que conduza o veículo, mesmo durante um curto período, ou que, no contexto da actividade que exerce, esteja a bordo de um veículo para poder eventualmente conduzir, assim como o conceito de condutor do Regulamento (EU) nº 165/2014 de 4 de Fevereiro, não pressupõe, igualmente, a existência de subordinação entre o condutor e a empresa para quem, ainda que ocasionalmente, preste serviço.

Nestes termos, a aceitar-se o endosso da responsabilidade da observância das regras impostas pelo Regulamento ao condutor que celebrará contrato de prestação de serviços com a empresa proprietária do veículo, estaria aberta a porta à não observância por esta dos limites de condução legalmente impostos com evidentes distorções da concorrência, que é das vertentes essenciais da lei em questão.

Tal como é irrelevante a posição ou vínculo do condutor na empresa, uma vez que estaria aberta a possibilidade de violação da concorrência, o que permitiria que os sócios-gerentes de uma empresa pudessem conduzir sem as mesmas restrições das que têm apenas trabalhadores a conduzir os seus veículos.

Inês Pereira de Melo

Sofia Cristóvão Ferreira

Esta apresentação informativa é geral e abstracta, não substitui o adequado aconselhamento profissional para cada caso em concreto, não devendo, por isso, servir de base suficiente para qualquer tomada de decisão específica.
Para qualquer esclarecimento sobre o assunto, por favor, contacte-nos.