



Trace 2

Aplicação eficiente e harmonizada do Pacote de Mobilidade 1

PREPARADO POR: CORTE, ETF, IRU e SQUARIS Consultores



Com o apoio de: Severine Piccard

Versão final
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

PELA

COMISSÃO EUROPEIA

Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes

Direção C - Terrenos

Unidade C.1 - Transportes rodoviários

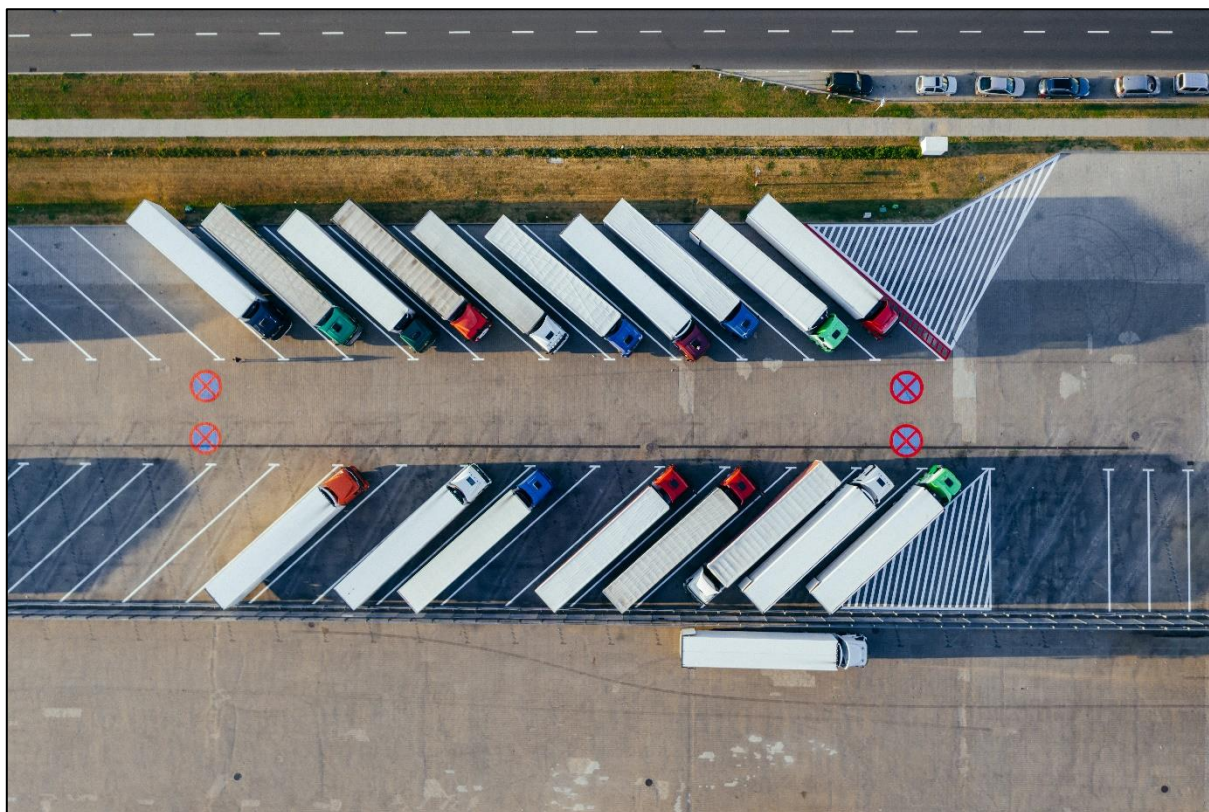
1049 Bruxelas

Correio eletrónico: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

AVISO LEGAL - Este documento é uma nota de orientação e as recomendações aqui incluídas não são vinculativas. Foi criado pelos autores ao abrigo do contrato n.º: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) com a União Europeia. As opiniões expressas são apenas as do contratante e não representam a posição oficial da entidade adjudicante.

A versão original em inglês deste documento foi traduzida para a sua língua através de um software. Não se trata de uma tradução oficial. Em caso de incoerência, prevalecerá a versão original em inglês do documento.

Documento de orientação do TRACE2 sobre a Diretiva 2020/1057 - Destacamento de condutores



Índice

1. Introdução	1
2. Compreender as regras.....	3
2.1 A interação entre a <i>lex specialis</i> e as regras comunitárias conexas.....	3
2.2 Operações de transporte rodoviário - dentro ou fora do destacamento?.....	4
2.2.1 Regras aplicáveis ao transporte de mercadorias	4
2.2.2 Regras aplicáveis ao transporte de passageiros	8
2.3 Destacamento ou não destacamento - condições de trabalho e emprego aplicáveis.....	11
2.3.1 Remuneração e subsídios	12
2.3.2 Cálculo da duração do destacamento	14
2.4 Outros casos	14
2.4.1 Condutores contratados através de agências de trabalho temporário	14
2.4.2 Transferência intra-empresa.....	15
2.4.3 Operações com países terceiros	15
2.4.4 Condutores independentes	16
3. Aplicação das regras	18
3.1 Regras administrativas e medidas de controlo	18
3.2 Inspeções na estrada	20
3.2.1 Objectivo.....	20
3.2.2 Documentos que devem ser solicitados e o que procurar	21
3.2.3 Bandeiras vermelhas	29
3.2.4 Possíveis formas de proceder às inspeções na estrada: Sequência e lista de controlo das perguntas.	31
3.3 Inspeções IMI.....	38
3.3.1 Visão geral dos módulos IMI.....	38
3.3.2 Objectivos	40
3.3.3 Documentos que podem ser solicitados	40
3.4 Cooperação entre autoridades	42
3.4.1 Assistência mútua com o Estado-Membro de estabelecimento	42
3.4.2 O papel dos parceiros sociais	42
Anexo 1: Quando é que um condutor está dentro ou fora do âmbito de aplicação das regras de destacamento: explicação para o transporte de mercadorias.....	44
Anexo 2: Quando é que um condutor está dentro ou fora do âmbito de aplicação das regras de destacamento: explicações para o transporte de passageiros	68
Anexo 3: Determinação da legislação laboral aplicável - o <i>Regulamento Roma I</i>	79

Abreviaturas e acrónimos

TJUE	Tribunal de Justiça da União Europeia
UE	União Europeia
DG MOVE	Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes
IMI	Informação sobre o mercado interno (sistema)
PERGUNTAS E RESPOSTAS	Perguntas e respostas
RTPD	Declaração de destacamento de transporte rodoviário

Lista de caixas, figuras, quadros

Caixa 1 - Destacamento - termos e condições aplicáveis segundo as normas do país de acolhimento	12
Caixa 2 - A importância dos canais de comunicação entre as autoridades responsáveis pela aplicação da lei	20
Caixa 3 - Exemplo de uma declaração de destacamento	22
Caixa 4 Digitalização na estrada, passo a passo.....	27
Caixa 5 - Lista de verificação de perguntas para os controlos na estrada no transporte de mercadorias	34
Caixa 6 - Lista de verificação de perguntas para os controlos na estrada do transporte de passageiros	35
Caixa 7 - Indicações para determinar o local de trabalho habitual dos condutores	81
Figura 1 Uma abordagem passo a passo dos controlos na estrada.....	33
Figura 2 - Abordagem passo-a-passo para o transporte de mercadorias.....	36
Figura 3 - Abordagem passo a passo para o transporte de passageiros.....	37
Quadro 1 - Regras aplicáveis ao transporte de mercadorias - síntese	8
Quadro 2 - Síntese da <i>lex specialis</i> em matéria de transporte de passageiros.....	11

1. Introdução

O presente documento aborda a aplicação das regras de destacamento no sector dos transportes rodoviários, tal como alteradas pelo pilar social do Pacote de Mobilidade I¹. O êxito da aplicação² dependerá em grande medida de uma compreensão partilhada e aprofundada das regras aplicáveis e de uma cooperação eficiente entre todas as autoridades competentes de cada Estado-Membro, bem como entre todos os Estados-Membros.

A Diretiva (UE) 2020/1057³ introduziu novas disposições sobre a aplicação das regras de destacamento aos condutores de transportes rodoviários como *lex specialis* das regras gerais relativas ao destacamento de trabalhadores estabelecidas na Diretiva 96/71/CE⁴ (a seguir designada "Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores") e da Diretiva de execução 2014/67/UE⁵ (a seguir designada "Diretiva de execução").

Enquanto *lex specialis*, a Diretiva 2020/1057 prevê regras específicas para determinar, em particular:

- quando um condutor deve ser considerado destacado e quando o condutor não deve ser considerado destacado com base na natureza da(s) operação(ões) de transporte efectuada(s) por esse condutor.
- os requisitos administrativos e as medidas de controlo aplicáveis antes, durante e após a afixação.

Os Estados-Membros da UE deviam transpor esta diretiva para a legislação nacional até 2 de fevereiro de 2022.

Para todos os sectores, incluindo o transporte rodoviário, uma situação de destacamento é uma afetação temporária fora de um local de trabalho habitual. Regulamento (CE) n.º 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (também conhecido por "*Roma I*")⁶ é a legislação da UE que ajuda a definir qual a legislação nacional em matéria de emprego que rege o contrato de trabalho, tendo em consideração o local de trabalho habitual.

¹ O Pacote de Mobilidade I é composto por dois Regulamentos (UE) 2020/1054, (UE) 2020/1055 e uma Diretiva (UE) 2020/1057.

² Para efeitos das presentes orientações, o termo "aplicação" deve ser entendido como controlo do cumprimento. A determinação das sanções e a sua execução estão fora do âmbito do presente documento. Em caso de infração, as sanções devem ser aplicadas de acordo com a legislação nacional, tendo em conta os princípios comunitários da proporcionalidade, eficácia e dissuasão.

³ Diretiva 2020/1057 que estabelece regras específicas no que respeita à Diretiva 96/71 e à Diretiva 2014/67 para o destacamento de condutores no sector do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22 no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento 1024/2012. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0067>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

O presente documento de orientação centra-se na *lex specialis* e prossegue o duplo objetivo seguinte:

- desenvolver um entendimento claro e partilhado das novas regras introduzidas pelo Pacote de Mobilidade I em relação ao destacamento de condutores, e
- fornecer orientações aos responsáveis pela aplicação da lei sobre a forma de controlar as regras de destacamento.

As presentes orientações são o resultado de discussões com os membros de um grupo de reflexão criado no âmbito do TRACE 2 sobre o destacamento de condutores. O grupo incluiu autoridades nacionais de transportes e parceiros sociais com experiência em matéria de controlo.

A primeira parte do presente documento descreve as regras substantivas: a *lex specialis* e a forma como deve ser lida em conjunto com os instrumentos jurídicos conexos. Com base neste entendimento, a segunda parte procura identificar os principais desafios em matéria de aplicação e as melhores práticas para os enfrentar. Os Anexos 1 e 2 apresentam uma explicação pormenorizada da *lex specialis* em relação ao transporte de passageiros e de mercadorias, respetivamente. No Anexo 3 são apresentadas informações contextuais sobre a legislação aplicável aos contratos de trabalho.

2. Compreender as regras

2.1 A interação entre a *lex specialis* e as regras comunitárias conexas

Um trabalhador destacado é "um *trabalhador que, durante um período limitado, efectua o seu trabalho no território de um Estado-Membro diferente do Estado em que normalmente trabalha*"⁷. Assim, uma situação de destacamento implica a existência de uma relação de trabalho estável num Estado-Membro para o qual se espera que o trabalhador regresse, após a conclusão do período de destacamento noutra Estado-Membro. As declarações de destacamento ao abrigo da Diretiva 2020/1057 devem incluir informações sobre a legislação aplicável ao contrato de trabalho. As informações contextuais sobre a forma de determinar a lei aplicável aos contratos de trabalho tendo em conta o local de trabalho habitual dos condutores podem ser consultadas no anexo 3 das presentes orientações.

A diretiva relativa aos trabalhadores destacados enumera uma série de termos e condições de emprego fundamentais constantes da lei e/ou de convenções colectivas que se aplicarão ao condutor durante a situação de destacamento.

Tal como descrito na secção 2.2 Operações de transporte rodoviário - dentro ou fora do destacamento? a *lex specialis* define os tipos de operações de transporte rodoviário que desencadeiam a aplicação da diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores e os que não desencadeiam, em função do grau de ligação que é assumido com o território do Estado-Membro de acolhimento. De acordo com o considerando 9 da *lex specialis*, o princípio fundamental para determinar uma situação de destacamento é a existência de uma ligação suficiente entre o condutor e o serviço prestado e o território de um Estado-Membro de acolhimento.

A diretiva de execução relativa ao destacamento, adoptada em 2014, procura reforçar a aplicação prática das regras de destacamento, abordando questões como a fraude, a evasão às regras, a inspeção e o controlo, a subcontratação e o intercâmbio de informações entre Estados-Membros. A diretiva de execução especifica os requisitos administrativos e as medidas de controlo. Nos termos da diretiva de execução, os Estados-Membros podem também impor requisitos e medidas adicionais, desde que sejam justificados e proporcionados. Tal é proibido ao abrigo da Diretiva (UE) 2020/1057, que prevê uma lista fechada e harmonizada de requisitos administrativos para controlar o cumprimento das regras de afixação dos condutores. A secção 3 do presente guia apresenta uma descrição geral destas regras de execução específicas.

A *lex specialis* não aborda as situações específicas dos trabalhadores destacados que são empregados por agências de trabalho temporário⁸. Os motoristas de agências de trabalho temporário são, por conseguinte, abrangidos pela diretiva relativa aos trabalhadores destacados quando desempenham tarefas transfronteiriças.

Do mesmo modo, a *lex specialis* não aborda a situação das transferências intra-empresas, ou seja, os condutores destacados para uma filial ou estabelecimento pertencente ao operador

⁷ Art. 2.1 Diretiva 96/71

⁸ N.º 2 do artigo 1.º da Diretiva 2020/1057

rodoviário. Mais uma vez, tais disposições são inteiramente abrangidas pela diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores.

Em resumo

- O trabalhador destacado é um trabalhador que, durante um período limitado, efectua o seu trabalho no território de um Estado-Membro diferente daquele em que normalmente trabalha.
- **Enquanto a diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores e a respectiva diretiva de execução estabelecem as regras gerais para o "*destacamento de trabalhadores*" em todos os sectores, incluindo o transporte rodoviário, a *lex specialis* estabelece regras especiais para o "*destacamento de condutores*" no sector do transporte rodoviário.**

2.2 Operações de transporte rodoviário - dentro ou fora do destacamento?

A *lex specialis* prevê um conjunto de regras específicas para as operações de transporte de mercadorias e de passageiros. Os parágrafos seguintes apresentam uma panorâmica das regras aplicáveis. Os anexos 1 e 2 apresentam exemplos de operações complexas e as respectivas explicações.

É importante notar que os condutores independentes, os condutores contratados através de agências de trabalho temporário e os trabalhadores transferidos dentro da empresa não são abrangidos pela *lex specialis*. As regras aplicáveis a estas categorias específicas são descritas na Secção 2.4 - Casos específicos.

2.2.1 Regras aplicáveis ao transporte de mercadorias

A *lex specialis* estabelece uma distinção entre diferentes tipos de operações de transporte no que diz respeito ao transporte de mercadorias: cabotagem, operações internacionais não bilaterais, operações internacionais bilaterais, operações internacionais bilaterais com actividades adicionais limitadas, percurso rodoviário inicial/final do transporte combinado e trânsito.

A. Os condutores são considerados destacados quando efectuam as operações seguintes:

2.2.1.1 Cabotagem

Por operações de cabotagem entendem-se as operações nacionais por conta de outrem efectuadas temporariamente no território de um Estado-Membro por um operador estabelecido noutro Estado-Membro. A cabotagem refere-se a transportadores não residentes que, em vez de

regressarem vazios após uma viagem internacional, recolhem e entregam uma nova carga no país de acolhimento antes de regressarem à fronteira.

- *Os motoristas que efectuam operações de cabotagem são sempre considerados trabalhadores destacados.*

2.2.1.2 Operações de transporte internacional não bilaterais

Estas operações são designadas pela *lex specialis* como "operações de transporte internacional não bilateral"⁹ ou, por outras palavras, como "operações de comércio cruzado"¹⁰.

Exemplos de operações não bilaterais/transversais que se enquadram no âmbito do destacamento incluem:

- Transportes internacionais entre dois Estados-Membros, nenhum dos quais é o país de estabelecimento do transportador rodoviário.
 - São efectuadas múltiplas operações de carga e/ou descarga no âmbito de um transporte internacional (ou seja, mais do que as permitidas pelas regras *1+1* e *0+2*).
- *Os condutores que efectuam operações de transporte internacional não bilateral são considerados trabalhadores destacados.*

B. Considera-se que os condutores não estão afixados quando efectuam as operações seguintes:

2.2.1.3 Operações bilaterais internacionais

Uma operação bilateral internacional envolve o transporte de mercadorias com base num contrato de transporte entre o Estado-Membro de estabelecimento do transportador e outro país (um Estado-Membro da UE ou um país terceiro).

- *Os condutores que efectuam operações bilaterais internacionais não são considerados trabalhadores destacados.*

2.2.1.4 Operações bilaterais + uma atividade de carga e/ou descarga nos Estados-Membros de passagem (1+1)

A operação referida como operação *1+1* é entendida como uma operação bilateral durante a qual se realiza uma atividade adicional limitada de carga e/ou descarga. "E/ou" significa que pode haver uma carga ou uma descarga, mas também uma carga e uma descarga durante um trajeto bilateral. No caso de haver uma carga e uma descarga, estas duas actividades não devem ocorrer no mesmo Estado-Membro (o que constituiria cabotagem).

⁹ *Recital 13*

¹⁰ Comissão Europeia (2022), *Perguntas e respostas sobre o destacamento de condutores ao abrigo da Diretiva 2020/1057 no contexto do transporte de mercadorias.*

- *Os condutores que efectuam operações 1+1 não são considerados trabalhadores destacados.*

2.2.1.5 Operações bilaterais + duas actividades de carga e/ou descarga durante a viagem de regresso (0+2)

Entende-se por operação 0+2 uma operação bilateral de regresso durante a qual se realizam duas actividades adicionais de carga e/ou descarga. Só pode haver uma operação 0+2 se não tiver sido realizada qualquer atividade adicional durante a viagem de ida.

- *Os condutores que efectuam operações bilaterais 0+2 não são considerados trabalhadores destacados.*

2.2.1.6 Trânsito

Entende-se por trânsito a circulação através do território de um Estado-Membro sem qualquer atividade de carga ou descarga. De acordo com o considerando 11 da *lex specialis*, as operações de trânsito não implicam uma relação significativa entre as actividades do condutor e o Estado-Membro de trânsito. Tal incluiria, por exemplo, paragens por razões de higiene.

- *Os condutores que transitam pelos Estados-Membros não são considerados trabalhadores destacados.*

2.2.1.7 O percurso rodoviário inicial ou final de uma operação de transporte combinado

Os condutores que efectuam um percurso rodoviário inicial ou final que consiste, por si só, numa operação bilateral internacional não são considerados trabalhadores destacados.

Inversamente, os condutores que efectuam um percurso rodoviário inicial ou final que consiste, por si só, numa operação não bilateral são condutores destacados.

2.2.1.8 Outras operações

Os trajectos em vazio são entendidos como trajectos em vazio, sem mercadorias a bordo do veículo, e que são realizados em conjunto com um trajeto em carga¹¹. O grupo de peritos da Comissão, apoiado pelo Serviço Jurídico da Comissão, elaborou um documento de perguntas e respostas com o objetivo de clarificar o entendimento da *lex specialis* (ver *Anexo 1*).

De acordo com as P&R, as regras aplicáveis a uma viagem em carga estendem-se à viagem em vazio com ela relacionada. Por exemplo, uma viagem em vazio no seguimento de uma operação de cabotagem ou de uma viagem internacional não bilateral constituiria uma situação de

¹¹ N.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias.

destacamento. Inversamente, uma viagem em vazio na sequência de uma operação bilateral não constituiria um destacamento.

2.2.1.9 Visão geral

Com base na explicação acima, o quadro seguinte apresenta uma panorâmica das operações de transporte que estão dentro ou fora do âmbito de aplicação das regras de destacamento. O anexo contém explicações mais pormenorizadas, incluindo critérios para a identificação de operações relevantes e exemplos.

Tipo de operação	No lançamento	Fora de lançamento
Cabotagem	✓	
Operação bilateral		✓
Operação bilateral + uma atividade de carga e/ou descarga (1+1)		✓
Operação bilateral + duas actividades de carga e/ou descarga durante o percurso de ida e volta (0+2)		✓
Operação bilateral como parte de uma etapa rodoviária inicial ou final de uma operação combinada		✓
Operação não bilateral como parte de um percurso rodoviário inicial ou final de uma operação combinada	✓	

Trânsito		✓
Operações comerciais cruzadas/ não bilaterais	✓	

Tabela 1 - Regras aplicáveis ao transporte de mercadorias - um resumo

2.2.2 Regras aplicáveis ao transporte de passageiros

A *lex specialis* distingue as seguintes operações de transporte de passageiros: cabotagem, operações internacionais não bilaterais, operações internacionais bilaterais, operações internacionais não bilaterais com actividades suplementares limitadas, percurso rodoviário inicial/final do transporte combinado e trânsito. Nos anexos, encontra-se uma explicação simplificada das regras aplicáveis ao transporte de passageiros.

A. Os condutores são considerados destacados quando efectuam as operações seguintes:

2.2.2.1 Cabotagem

Entende-se por cabotagem as operações efectuadas a título temporário num Estado-Membro por um operador estabelecido noutro Estado-Membro. A *cabotagem* pode consistir em:

- Um serviço rodoviário nacional de transporte de passageiros por conta de outrem, desde que seja efectuado a título temporário; ou
- A tomada e largada de passageiros num mesmo Estado-Membro no âmbito de um serviço internacional, desde que tal não constitua o objetivo principal do serviço.

É necessário estabelecer uma distinção entre cabotagem e excursões locais. A cabotagem consiste em embarcar e desembarcar diferentes grupos de passageiros no Estado-Membro de acolhimento. Em contrapartida, as excursões locais consistem em efetuar um circuito com o mesmo grupo de passageiros que regressarão ao seu país de residência no mesmo veículo ou noutro veículo do mesmo transportador.

- *Os motoristas que efectuam operações de cabotagem são considerados trabalhadores destacados.*

2.2.2.2 Operações de transporte internacional não bilaterais

Estas operações são designadas pela *lex specialis* como "operações de transporte internacional não bilaterais"¹² e pela Comissão Europeia como "operações de comércio cruzado"¹³.

Uma operação não bilateral abrangida pelo âmbito do destacamento inclui:

- Tomada e largada de passageiros entre dois Estados-Membros, nenhum dos quais é o país de estabelecimento do operador.
 - Excursões locais do mesmo grupo de passageiros, na medida em que essas excursões não sejam precedidas de um transporte internacional com partida do Estado-Membro de estabelecimento.
- *Os condutores que efectuam operações bilaterais internacionais são considerados trabalhadores destacados.*

B. Os condutores são considerados não destacados quando efectuam as seguintes operações

2.2.2.3 Transporte bilateral internacional ocasional ou transporte regular de passageiros

O transporte bilateral no transporte de passageiros pode consistir em:

- embarcar passageiros no Estado-Membro de estabelecimento do operador e desembarcá-los noutra país, ou vice-versa; ou
- embarque e desembarque de passageiros no Estado-Membro de estabelecimento do operador com o objetivo de realizar excursões locais noutra país.

Para ser considerada transporte bilateral, a excursão local deve: i) ser destinada a passageiros não residentes; ii) ser precedida de um transporte internacional com os mesmos passageiros, iii) no mesmo veículo ou noutra veículo do mesmo transportador¹⁴.

- *Os condutores que efectuam operações bilaterais internacionais não são considerados trabalhadores destacados.*

2.2.2.4 Uma operação bilateral + uma atividade de tomada e/ou largada de passageiros nos Estados-Membros de travessia

Esta operação é entendida como uma operação bilateral durante a qual se realiza uma atividade adicional de embarque e/ou desembarque de passageiros. "E/ou" significa que tanto pode haver uma recolha como uma largada, mas também uma recolha e uma largada. Neste último caso, estas duas actividades não devem ocorrer no mesmo Estado-Membro (o que constituiria cabotagem).

¹² *Recital 13*

¹³ Comissão Europeia (2022), *Perguntas e respostas sobre o destacamento de condutores ao abrigo da Diretiva 2020/1057 no contexto do transporte de passageiros.*

¹⁴ *Artigo 13.º do Regulamento n.º 1073/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento n.º 561/2006.*

- *Os condutores que efectuam operações bilaterais com uma atividade adicional não são considerados trabalhadores destacados.*

2.2.2.5 Trânsito

Entende-se por trânsito o movimento através do território de um Estado-Membro sem qualquer atividade de embarque ou desembarque de passageiros.

- *Os motoristas que transitam pelos Estados-Membros não são trabalhadores destacados.*

2.2.2.6 O percurso rodoviário inicial ou final de uma operação de transporte combinado

Os condutores que efectuam um percurso rodoviário inicial ou final que consiste, por si só, numa operação bilateral internacional não são considerados trabalhadores destacados.

Inversamente, os condutores que efectuam um percurso rodoviário inicial ou final que consiste, por si só, numa operação não bilateral são condutores destacados.

2.2.2.7 Outras operações

Outro tipo de operação de transporte rodoviário é a viagem sem passageiros. De acordo com as Perguntas e Respostas¹⁵, as regras aplicáveis a uma viagem sem passageiros estendem-se à viagem conexa. Por exemplo, uma viagem efectuada na sequência de uma operação de cabotagem ou de uma viagem internacional não bilateral constituiria uma situação de destacamento. Inversamente, uma viagem sem passageiros na sequência de uma operação bilateral não constituiria um destacamento.

2.2.2.8 Visão geral

Tipo de operação	No lançamento	Fora de lançamento
Cabotagem	✓	
Excursão local sem viagem de ida	✓	
Transporte bilateral seguido ou não de excursão local		✓

¹⁵ Comissão Europeia (2022), *Perguntas e respostas sobre o destacamento de condutores ao abrigo da Diretiva 2020/1057 no contexto do transporte de passageiros.*

Transporte bilateral + 1 atividade de tomada e/ou largada de passageiros		✓
Operação bilateral como parte de uma etapa rodoviária inicial/ final de uma operação combinada		✓
Operação não bilateral como parte de um percurso rodoviário inicial/ final de uma operação combinada	✓	
Trânsito		✓

Tabela 2 - Panorama da *lex specialis* no que respeita ao transporte de passageiros

Em resumo

- No transporte rodoviário, o destacamento ou não de um condutor depende do grau de ligação com o território do Estado-Membro de acolhimento. A *lex specialis* distingue entre os tipos de operações de transporte aos quais se devem aplicar as regras de destacamento e aqueles aos quais não se devem aplicar as regras de destacamento.
- **Para o transporte de mercadorias** - "Cabotagem", "operação não bilateral no âmbito de um trajeto rodoviário inicial ou final de uma operação combinada" e "operações comerciais cruzadas/não bilaterais" são abrangidas pelo âmbito do destacamento.
- **Para o transporte de passageiros** - "Cabotagem", "excursão local sem viagem de ida" e "operação não bilateral como parte de um percurso rodoviário inicial/ final de uma operação combinada" são abrangidos pelo âmbito do destacamento.
- Os anexos 1 e 2 contêm descrições mais pormenorizadas das diferentes operações de transporte. O Anexo 3 recorda as regras que determinam a lei aplicável a uma relação de trabalho.

2.3 Destacamento ou não destacamento - condições de trabalho e emprego aplicáveis

As operações rodoviárias que não constituem uma situação de destacamento são regidas apenas pelo direito do trabalho aplicável ao contrato de trabalho. Tal como descrito mais pormenorizadamente no Anexo 3 do presente guia, o Regulamento Roma I determina qual a lei nacional aplicável à relação de trabalho. Por uma questão de princípio, uma cláusula de escolha da lei aplicável no contrato de trabalho indicará a lei aplicável. Esta lei é indicada na declaração de destacamento na linha c.7 (ver Caixa 3 - Exemplo de uma declaração de lançamento). Na

ausência de tal escolha expressa de lei, aplica-se ao contrato de trabalho o local de trabalho habitual do condutor. Em qualquer caso, uma escolha de lei não pode derogar as disposições obrigatórias do local de trabalho habitual dos condutores.

Caso a operação de transporte rodoviário constitua uma situação de destacamento, o Estado-Membro de acolhimento é obrigado a aplicar aos condutores destacados, durante o período da sua afetação, uma lista de normas fundamentais em matéria de emprego, para além da legislação aplicável ao contrato de trabalho específico.

O núcleo de regras que devem ser garantidas pelo Estado-Membro de acolhimento abrange aspectos essenciais de uma relação de trabalho, incluindo a remuneração, o tempo de trabalho, a saúde e segurança e os subsídios (ver Caixa 1 - Destacamento - termos e condições aplicáveis segundo as normas do país de acolhimento).

Os parágrafos seguintes abordam as noções de remuneração e de subsídios, que constituem elementos-chave do pacote remuneratório dos trabalhadores destacados, e as considerações ligadas à duração de uma situação de destacamento.

- Períodos máximos de trabalho e períodos mínimos de repouso
- Férias anuais mínimas remuneradas
- Remuneração
- As condições de disponibilização de trabalhadores, nomeadamente por empresas de trabalho temporário
- Saúde e segurança
- Medidas de proteção das mulheres grávidas e das jovens mães
- Igualdade de tratamento entre homens e mulheres e outras disposições em matéria de não-discriminação
- As condições de alojamento dos trabalhadores, quando fornecido pelo empregador fora do seu local de trabalho habitual
- Subsídios ou reembolso de despesas de deslocação, alimentação e alojamento.

Caixa 1 - Destacamento - termos e condições aplicáveis segundo as normas do país de acolhimento

2.3.1 Remuneração e subsídios

A diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores estabelece o princípio da igualdade de remuneração entre os condutores destacados e os condutores locais. Os elementos constitutivos da remuneração são determinados exclusivamente pelo Estado-Membro de acolhimento.

Ao calcular e comparar o montante devido ao condutor com o montante efetivamente pago, deve ser tido em conta o montante bruto total da remuneração¹⁶.

A fim de garantir a transparência, todos os elementos constitutivos da remuneração devem ser identificados de forma suficientemente pormenorizada na documentação relevante. Subsídios

¹⁶ Considerando 18 da Diretiva 2018/957 que altera a Diretiva 96/71 relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços.

"*específicos ao destacamento*"¹⁷ pode constituir um elemento importante dos montantes devidos ao trabalhador destacado.

2.3.1.1 Cálculo da remuneração: subsídios que devem ser considerados como parte da remuneração.

Os subsídios, como as ajudas de custo para trabalhar no estrangeiro, cujo montante varia em função da duração do destacamento do trabalhador, ou para o transporte de determinado tipo de carga, que **não** são pagos como reembolso das despesas efetivamente incorridas por causa do destacamento, como as despesas de viagem, de alimentação e de alojamento, devem ser considerados como fazendo parte da remuneração¹⁸. Estes subsídios devem, por conseguinte, ser tidos em conta para efeitos de comparação dos montantes brutos da remuneração¹⁹.

2.3.1.2 Cálculo da remuneração: subsídios que não fazem parte da remuneração.

Os subsídios específicos do destacamento não devem ser considerados parte da remuneração se forem pagos como reembolso de despesas efetivamente incorridas por causa do destacamento, tais como despesas de viagem, alimentação e alojamento. Estas despesas devem ser pagas pelo empregador para além da remuneração. Por conseguinte, estas despesas não podem ser deduzidas da remuneração paga ao trabalhador²⁰. A diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores expressa o princípio de que essas despesas têm de ser suportadas pelo empregador em conformidade com a legislação e/ou prática nacional aplicável à relação de trabalho.

Se as condições de emprego aplicáveis à relação de trabalho não determinarem se e, em caso afirmativo, quais os elementos do subsídio específico do destacamento que são pagos a título de reembolso das despesas efetivamente incorridas por causa do destacamento ou quais os que fazem parte da remuneração, considera-se que o subsídio é pago na sua totalidade a título de reembolso das despesas²¹.

2.3.1.3 Subsídios ou reembolsos de despesas de deslocação, de alimentação e de alojamento para os trabalhadores que se ausentam do seu domicílio por razões profissionais durante o destacamento no Estado-Membro de acolhimento

Um trabalhador destacado que, durante o destacamento, tenha de se deslocar de e para o seu local de trabalho habitual no Estado-Membro de acolhimento, ou que seja temporariamente enviado pelo empregador desse local de trabalho habitual para outro local de trabalho nesse Estado-Membro de acolhimento, tem direito a qualquer subsídio ou reembolso de despesas para cobrir as despesas de deslocação, alimentação e alojamento dos trabalhadores que se ausentam do seu domicílio por razões profissionais, quando tal esteja previsto para os trabalhadores nacionais, no Estado-Membro de acolhimento²². Isto significa que esta disposição se aplica aos

¹⁷ Considerandos 19 e 20 da Diretiva 2018/957 que altera a Diretiva 96/71 relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços.

¹⁸ C-428/19 Rapspeed de 8 de julho de 2021.

¹⁹ Considerando 18 da Diretiva 2018/957.

²⁰ Considerandos 18 e 19 e n.º 2, alínea c), do artigo 1.º da Diretiva 2018/957 que altera a Diretiva 96/71 relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços.

²¹ Considerando 20 e artigo 3.º 7 da Diretiva 96/71.

²² Comissão Europeia (2019), *Guia prático sobre o destacamento*, p.24

trabalhadores destacados na medida em que exista para os trabalhadores nacionais no Estado-Membro de acolhimento. Assim, se essa disposição existir no Estado-Membro de acolhimento, o reembolso dessas despesas deve ser efectuado para além da remuneração, tal como explicado na secção 2.3.1.2 supra.

NOTA: Em princípio, os subsídios especificados no ponto **2.3.1.3** aplicam-se aos condutores destacados abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2020/1057. No entanto, na maioria dos casos, as situações em que esses condutores podem beneficiar desses subsídios só podem ocorrer a título excepcional.

2.3.2 Cálculo da duração do lançamento

A *lex specialis* esclarece que, para efeitos de cálculo da duração de uma situação de destacamento, deve considerar-se que o destacamento termina quando o condutor deixa o Estado-Membro de acolhimento no âmbito da realização de transportes internacionais de mercadorias ou de passageiros²³. Contudo, a *lex specialis* não especifica a partir de que momento se deve considerar que começa um período de destacamento.

O grupo de peritos da Comissão, apoiado pelo Serviço Jurídico da Comissão Europeia, elaborou um documento de perguntas e respostas que fornece orientações sobre o início das situações de destacamento em situações específicas. Os quadros constantes dos Anexos 1 e 2 (que apresentam uma explicação simplificada das regras, explicando quais as operações que estão dentro e fora do âmbito de aplicação da *lex specialis*, bem como quando começa e termina o destacamento) baseiam-se nestas perguntas e respostas.

Em resumo

As condições de emprego aplicáveis nem sempre podem ser verificadas durante as inspecções na estrada. No entanto, as inspecções na estrada podem ser úteis para identificar discrepâncias factuais, que servirão de base para outras verificações.

2.4 Outros casos

2.4.1 Condutores contratados através de agências de trabalho temporário

As regras específicas relativas ao destacamento de condutores constantes da *lex specialis* aplicam-se exclusivamente aos condutores empregados diretamente por uma empresa que destaca os condutores para outro Estado-Membro por sua conta e sob a sua direção²⁴. Os

²³ Artigo 1.8

²⁴ Ver n.º 2 do artigo 1.º da Diretiva 2020/1057 e n.º 3-A do artigo 1.º da Diretiva 96/71.

condutores contratados por agências de trabalho temporário não são abrangidos pela *lex specialis*. Por conseguinte, são, em princípio, abrangidos pela diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores quando efectuam qualquer viagem transfronteiriça.

Exemplo: uma agência de trabalho temporário fornece um motorista a um operador espanhol para entregar um camião cheio de mercadorias de Espanha a Portugal. Embora o camião pertença ao operador espanhol, o condutor é empregado direto da agência de trabalho temporário. A *lex specialis* não se aplica e toda a viagem é regida pela diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores.

2.4.2 Transferência intra-empresa

A *lex specialis* não se aplica aos condutores destacados pelo seu empregador para trabalhar para uma entidade situada num Estado-Membro diferente, mas pertencente ao mesmo grupo de empresas. Estas situações são exclusivamente regidas pela diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores.

Exemplo: Uma filial eslovaca atribui os seus condutores à sede nos Países Baixos. O empregador eslovaco e a empresa utilizadora neerlandesa pertencem ambos ao mesmo grupo de empresas. A *lex specialis* não se aplica e esta situação é regida pela diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores.

2.4.3 Operações com países terceiros

A diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores especifica que os operadores não comunitários não devem beneficiar de um tratamento mais favorável do que as empresas da UE²⁵. A legislação nacional e/ou um acordo bilateral entre um Estado-Membro e um país terceiro podem autorizar os operadores de países terceiros a efetuar operações no território desse Estado-Membro. Nem a *lex specialis* nem a diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores serão aplicáveis nesses casos. A aplicação de ambos os instrumentos exige, de facto, que o operador esteja estabelecido num Estado-Membro da UE. Os termos e condições aplicáveis ao operador do país terceiro serão regidos pelo conteúdo do acordo bilateral e/ou pela legislação nacional. A legislação nacional pode também impor requisitos administrativos aos operadores de países terceiros (por exemplo, a apresentação de uma declaração de destacamento através dos sistemas nacionais).

Pode também acontecer que uma empresa sediada na UE recrute condutores de países terceiros para efectuarem tarefas na União. Nesses casos, a nacionalidade do trabalhador não tem qualquer impacto sobre as condições de trabalho aplicáveis. A partir do momento em que o condutor de um país terceiro é legalmente autorizado a trabalhar na União, as regras descritas no presente guia aplicam-se sem qualquer discriminação pelo facto de o condutor ser empregado por uma empresa estabelecida na UE.

²⁵ N.º 4 do artigo 1.º da diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores.

2.4.4 Condutores independentes

A *lex specialis* e a diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores aplicam-se apenas aos trabalhadores por conta de outrem. Um trabalhador independente deve ser considerado como um contratante independente, não abrangido pela proteção das regras de destacamento e cuja liberdade de escolha dos regimes jurídicos aplicáveis é fundamental.

Os operadores podem recorrer abusivamente ao falso trabalho independente para contornar as suas responsabilidades como empregadores. Por conseguinte, deve ser dada especial atenção à garantia de que o condutor independente é um verdadeiro contratante independente.

A diretiva de execução relativa ao destacamento exige que as autoridades públicas, através da utilização do IMI, avaliem os factos relevantes para além do acordo formal celebrado entre as partes, incluindo o desempenho do trabalho, a subordinação e a remuneração do trabalhador²⁶.

O TJUE considera também que um conjunto de "*critérios objetivos*" deve determinar se um trabalhador por conta própria ao abrigo da legislação nacional pode ser tratado como um trabalhador por conta de outrem para efeitos de aplicação do direito da UE.

Segundo o Tribunal de Justiça, uma característica essencial da relação de trabalho é o facto de, durante um determinado período de tempo, uma pessoa prestar serviços a outra pessoa e sob a sua direção, recebendo em contrapartida uma remuneração²⁷.

Atualmente, é prática corrente que o juiz europeu tenha em conta as seguintes características:

- Autonomia, nomeadamente no que respeita à liberdade de escolher o momento, o local e o conteúdo do seu trabalho.
- Se o trabalhador partilha os riscos comerciais da entidade patronal.
- Se o trabalhador faz parte integrante da atividade da entidade patronal ou se desempenha tarefas para várias entidades patronais.

Em resumo

- A *lex specialis* aplica-se exclusivamente aos condutores empregados diretamente por uma empresa que os destaca para outro Estado-Membro por sua conta e sob a sua direção. Os condutores contratados por agências de trabalho temporário são abrangidos pela diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores. Os condutores que desempenham funções noutra Estado-Membro no âmbito de transferências intra-empresas são igualmente abrangidos pela diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores.
- Os termos e condições aplicáveis ao operador do país terceiro (não pertencente à UE) serão regidos pelo conteúdo da legislação nacional e/ou por qualquer acordo bilateral assinado com o país terceiro (não pertencente à UE). No entanto, os operadores de países terceiros não podem beneficiar de condições mais favoráveis do que os operadores da UE.

²⁶ N.º 5 do artigo 4.º da Diretiva 2014/64

²⁷ Ver, por exemplo, *FNV Kunst C-413/13 de 4.12.2014, n.º 34*.

- No que diz respeito aos operadores da UE, a nacionalidade do condutor não é relevante. O facto de um condutor de um país terceiro estar a trabalhar legalmente no território da UE coloca-o sob a alçada da legislação comunitária.
- A *lex specialis* e a diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores aplicam-se apenas aos trabalhadores por conta de outrem. No entanto, as autoridades responsáveis pela aplicação da lei devem prestar especial atenção quando os condutores alegam que são trabalhadores independentes e verificar se o "*trabalho independente*" não está a ser utilizado para fugir a quaisquer obrigações ao abrigo da *lex specialis* ou da diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores. Alguns factores que podem apontar para uma relação de trabalho dependente incluem a autonomia de que o condutor dispõe, o facto de o condutor partilhar os riscos comerciais da entidade patronal e o facto de o condutor desempenhar tarefas para várias entidades patronais.

3. Aplicação das regras

Esta parte do documento apresenta recomendações para as inspeções na estrada e os controlos do sistema de Informação do Mercado Interno (IMI). Sugere-se que seja assegurada uma continuidade entre as inspeções na estrada e os controlos IMI, de modo a que as situações de destacamento e as suspeitas de abuso detectadas numa inspeção na estrada sejam subsequentemente investigadas de forma mais aprofundada. As suspeitas de abuso podem assumir a forma de "*bandeiras vermelhas*" que os agentes de fiscalização rodoviária poderiam comunicar aos colegas responsáveis pelos controlos IMI.

Os controlos do IMI também devem ser efectuados na ausência de inspeções na estrada. Tendo em conta o número considerável de declarações de destacamento registadas todos os meses no sistema IMI, as presentes orientações sugerem uma abordagem de filtragem semelhante - com base nos mesmos sinais de alerta - para orientar eficazmente os controlos.

3.1 Regras administrativas e medidas de controlo

A *lex specialis* prevê as seguintes regras administrativas e medidas de controlo para a aplicação das regras de destacamento durante os controlos na estrada e no âmbito do IMI, bem como nos controlos nas instalações:

- O mais tardar no início do destacamento, os operadores rodoviários devem apresentar uma declaração de destacamento, contendo informações essenciais sobre o condutor e o destacamento. Esta declaração é apresentada através do portal da Declaração de Destacamento de Transporte Rodoviário (a seguir designado por "*RTPD*")²⁸. O RTPD é uma interface pública multilingue ligada ao Sistema de Informação do Mercado Interno (a seguir designado "*IMI*").
- Durante o destacamento, podem ser efectuadas inspeções na estrada. Para verificar o cumprimento das regras de destacamento, os agentes da estrada só podem solicitar três documentos: uma cópia da declaração de destacamento apresentada no RTPD, guias de remessa ou provas equivalentes e registos tacográficos. Os agentes de controlo na estrada têm à sua disposição uma ferramenta de "*scan on the road*" que lhes permite verificar a validade da declaração de destacamento. A *secção 3.2* seguinte dá algumas indicações sobre a forma de utilizar esta ferramenta e as informações contidas nestes documentos.
- Após o período de destacamento, as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento podem decidir solicitar informações adicionais. O operador dispõe de 8 semanas para dar resposta a estes pedidos de documentos adicionais, que devem ser apresentados através do RTPD. A *secção 3.3* seguinte aborda mais pormenorizadamente estas inspeções do IMI. Se uma inspeção na estrada tiver evidenciado uma situação de destacamento que o operador não tenha declarado no RTPD, as autoridades de controlo devem utilizar o módulo geral de destacamento de trabalhadores para solicitar

²⁸ O PDRT está acessível neste sítio Web: [Transporte rodoviário - Declaração de lançamento](#).

informações adicionais. O módulo de transporte rodoviário utilizado para avaliar as condições de estabelecimento também pode ser utilizado.

- Após o período de 8 semanas, se o operador não responder ao pedido de mais informações, o Estado-Membro de acolhimento pode solicitar a assistência das autoridades competentes do país de estabelecimento do operador. Para o efeito, as autoridades do Estado-Membro de origem devem ter acesso à declaração e a outras informações apresentadas pelo operador no RTPD. A diretiva de execução relativa ao destacamento estabelece princípios adicionais de assistência mútua entre o Estado-Membro de acolhimento e o Estado-Membro de estabelecimento, com vista a facilitar a execução, a aplicação e o cumprimento das regras de destacamento²⁹. A cooperação entre as várias autoridades é descrita na *secção 3.4*.

Em resumo

Existem três ferramentas principais para controlar o destacamento de condutores na estrada:

1. Uma interface pública (portal RTPD) - destinada às empresas
 2. Uma aplicação "*Scan on the road*" - para utilização das autoridades na berma da estrada
 3. O IMI (Sistema de Informação do Mercado Interno) - para uso das autoridades
- As empresas devem apresentar declarações de destacamento normalizadas através da interface pública, o mais tardar no início do destacamento.
 - As autoridades na estrada (nos Estados-Membros de acolhimento) verificam as declarações de destacamento digitalizando o código QR da declaração de destacamento. Podem igualmente solicitar um número limitado de documentos.
 - As autoridades responsáveis pelo controlo do IMI nos Estados-Membros de acolhimento podem solicitar documentos adicionais diretamente à empresa (incluindo registos tacográficos, folhas de vencimento, contratos de trabalho).
 - As autoridades responsáveis pelo controlo do IMI nos Estados-Membros de origem podem receber pedidos de assistência das autoridades dos Estados-Membros de acolhimento quando a empresa não coopera com as autoridades de acolhimento.
 - Devem ser estabelecidos canais de comunicação mútua entre todas as autoridades nacionais, a fim de assegurar uma aplicação orientada e eficaz.

A existência de canais de comunicação activos entre os vários níveis de execução ajuda a garantir uma execução mais orientada e eficaz.

Uma continuidade entre a inspeção na estrada e as autoridades do IMI revelar-se-ia útil:

²⁹ Artigos 6.º e 7.º da Diretiva 2014/67 relativa à execução do destacamento.

- garantir que uma suspeita de abuso detectada na estrada seja subsequentemente investigada de forma mais aprofundada através de controlos IMI adequados.
- caso seja identificada uma situação de destacamento durante uma inspeção na estrada, acompanhar os controlos para garantir que o condutor está devidamente protegido pelas normas do país de acolhimento, incluindo o montante correto da remuneração.

Uma cooperação ativa entre as autoridades responsáveis pelo transporte rodoviário e as autoridades responsáveis pelo módulo de destacamento de trabalhadores revelar-se-ia útil para

- manter um registo e, se for caso disso, investigar os operadores de transportes rodoviários na ausência de declarações de destacamento, quando houver suspeitas de que a operação está a ser destacada;
- verificar a lei aplicável ao contrato de trabalho (tendo em conta, por exemplo, o local de trabalho habitual e o estatuto profissional).

As autoridades competentes do IMI podem atuar a nível nacional, regional ou local. O IMI envolve também coordenadores do IMI que podem desempenhar um papel de coordenação em relação aos fluxos de trabalho do IMI³⁰.

Caixa 2 - A importância dos canais de comunicação entre as autoridades responsáveis pela aplicação da lei

3.2 Inspeções na estrada

3.2.1 Objetivo

No que diz respeito à *lex specialis*, o aspeto central de uma inspeção na estrada é verificar a existência de declarações de destacamento válidas com vista a desencadear e orientar as medidas de execução subsequentes.

As inspeções na estrada podem também ser importantes instrumentos de deteção precoce. Caso seja identificada uma situação de destacamento durante uma inspeção na estrada, podem ser efectuados controlos subsequentes através da interface IMI para garantir que o condutor está devidamente protegido pelas normas do país de acolhimento e que recebe o montante correto da remuneração.

No caso de uma operação de transporte rodoviário não constituir uma situação de destacamento, é possível que a empresa não apareça no módulo de destacamento de transporte rodoviário do IMI. Esta ausência de registo não impede, por si só, a realização de outras inspeções do IMI através dos módulos gerais de Destacamento de Trabalhadores e de Condições de Estabelecimento (ver *secção 3.3* abaixo).

³⁰ Ver *secção 2.3* do [Sistema de Informação do Mercado Interno \(IMI\) - Userhandbook - Atualização 2012 \(europa.eu\)](http://europa.eu)

3.2.2 Documentos que devem ser solicitados e o que procurar

Até 2 de fevereiro de 2022, os Estados-Membros aplicavam regras diferentes em matéria de requisitos administrativos e medidas de controlo. Com a transposição da *lex specialis* para o direito nacional, um conjunto de medidas aplica-se uniformemente em toda a União.

Durante as inspeções na estrada, os agentes da autoridade só podem solicitar três tipos de documentos para verificar o cumprimento das regras de destacamento:

- uma cópia da declaração de destacamento,
- a(s) guia(s) de remessa, e
- registos tacográficos.

As empresas têm a obrigação de garantir que os condutores têm à sua disposição os documentos acima referidos e o condutor é obrigado a disponibilizá-los quando solicitado por um agente de controlo.

3.2.2.1 Declaração de lançamento

Descrição

Para as operações de transporte abrangidas pelo destacamento ao abrigo da *lex specialis*, os operadores rodoviários devem assegurar que os condutores destacados tenham à sua disposição uma cópia da declaração de destacamento apresentada através do RTPD. A cópia pode ser em papel ou em formato eletrónico.

Todas as declarações de destacamento apresentadas através do RTPD são geradas com um código QR individual, que o agente de fiscalização rodoviária deve digitalizar para verificar a autenticidade e a validade da declaração.

Tal como ilustrado na *caixa 3*, uma declaração completa contém as seguintes informações

- A identidade do operador, pelo menos sob a forma do número da licença comunitária, se este número estiver disponível.
- Os dados de contacto de um gestor de transportes ou de outra pessoa de contacto no Estado-Membro de estabelecimento para efeitos de comunicação posterior.
- A identidade do condutor, o seu endereço de residência e o número da carta de condução. O RTPD permite que os operadores preencham informações adicionais. Embora estas informações não sejam obrigatórias, as autoridades da estrada devem verificar os dados adicionais, se estiverem disponíveis.
- A data de início do contrato de trabalho e a lei que lhe é aplicável.
- A data prevista para o início e o fim do destacamento.
- As chapas de matrícula dos veículos a motor.
- Se os serviços de transporte efectuados são transportes de mercadorias, transportes de passageiros, transportes internacionais ou cabotagem.

Road Transport - Posting Declaration



Posting information

a.1 Country of posting Netherlands
a.2 Period of posting 07/08/2022 - 11/08/2022
a.3 Type of operation(s) International carriage
Cabotage operations
a.4 Type of carriage(s) Carriage of goods

Company information

e.1 Name Greenhorse
e.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu
e.4 National company register number GH2022
e.6 Country of registration Belgium
e.7 Address Grand Place
1000
bruxelles
Belgium

Declaration Details

b.1 Number of the declaration ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77
b.2 Last update 04/08/2022 15:20
b.3 Submission date 04/08/2022 15:20

Driver Information

c.1 Name xx xx
c.3 Driving licence xx
c.5 Address of residence xx
xx
xx
Belgium
c.6 Start date of employment contract 01/08/2022
c.7 Applicable law Belgium
employment contract

Transport Manager Information

f.1 Name peter greenhorse
f.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu
f.3 Phone number +32494444444
f.4 Professional Address Grand Place
1000
brussels
Belgium

Driver Identification Document

d.1 Document type ID Card
d.2 Number xx
d.5 Issuing country Belgium

Contact Person

g.1 Name peter greenhorse
g.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu
g.3 Phone number +32494444444
g.4 Address Grand Place
1000
brussels
Belgium

Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Caixa 3 - Exemplo de uma declaração de lançamento

Objetivo

O objetivo de uma declaração de destacamento válida é garantir que a empresa e o condutor estão devidamente registados nos registos do país de acolhimento, o que pode desencadear controlos subsequentes e mais aprofundados. Além disso, uma avaliação rápida das informações constantes da declaração ajudará o agente de controlo na estrada a formar uma opinião sobre eventuais abusos ou evasões às regras aplicáveis em matéria de destacamento e regras conexas. Nesta base, as discrepâncias e os sinais de alerta podem ser comunicados às autoridades competentes do IMI para efeitos de controlos adicionais. Tal como descrito na secção 3.2.3 infra, os sinais de alerta que justificam inspeções mais aprofundadas incluem

documentos ausentes, inválidos ou incoerentes e uma aparente discrepância entre o local de trabalho habitual e a lei aplicável ao contrato de trabalho.

Digitalização na estrada

As declarações de lançamento são geradas com um código QR individual, que as autoridades rodoviárias devem verificar para avaliar a validade do documento. O controlo é feito através da aplicação "*scan on the road*". Esta aplicação está disponível nas 24 línguas. A aplicação não requer autenticação. Pode ser utilizada em qualquer dispositivo móvel com ligação à Internet e uma câmara que funcione.

Ao digitalizar o código QR com a aplicação "*scan on the road*", o dispositivo móvel recupera do RTPD a declaração de destacamento apresentada pelo operador. As autoridades da estrada podem então verificar se as informações constantes da cópia da declaração entregue pelo condutor correspondem à última versão apresentada através do RTPD.

Ao digitalizar as declarações de lançamento, podem surgir três situações:

- i. Todas as informações apresentadas no dispositivo móvel são idênticas às que constam do documento entregue pelo condutor. Por conseguinte, pode presumir-se que a declaração de destacamento é válida.
- ii. As informações apresentadas no dispositivo móvel não são idênticas às do documento entregue pelo condutor. É muito provável que esse documento esteja desatualizado. As autoridades da estrada podem ver no seu dispositivo a data da última atualização da declaração de destacamento.
- iii. A petição esclarece que a declaração não pode ser encontrada no IMI. Por conseguinte, pode presumir-se que o documento entregue pelo condutor é fraudulento.

Um módulo de formação para a intenção dos agentes de fiscalização rodoviária pode ser visto através desta ligação: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.

Digitalização na estrada, passo a passo

Passo 1. Aceder à aplicação



Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Passo 2. Digitalizar a declaração de lançamento



← Back

Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operators(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/20F
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3ff9-432a-81ff-6a178c048464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

Etapa 3. Rever a declaração

- Declaração válida (informação idêntica à da declaração de lançamento)

← Back to scan
i ?

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

Posting information

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC681, 2FGD175**

Driver

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

Identification document

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Employment contract

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

Company details

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-68-66-ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

Company address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

Transport manager

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE2587454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Contact person

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

➤ Declaração de caducidade

← Back to scan

Declaration number: **13644813708_4658-a962-427fab6cfecc**
Status: **EXPIRED**
Submission date: 16/02/2023 11:48
Last update date: 01/03/2023 03:00

Posting information

Posting Country: Austria 🇦🇹
Start date: 23/02/2023
End date: 28/02/2023
Type of operation: International carriage
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

Driver

First Name: Albert
Last Name: Kosv
Driver's license number: 12365487
Driver card number:

Identification document

Document type: Passport
Number: 654666644
Issue date:
Expiration date:
Issuing Country: Bahamas

Address

Street and number: Jëbyj
Post code: 2015
City: braciļ
Country: Albania

Employment contract

Start date: 06/12/2021
Applicable law: Kosovo*

Company details

Name: Transport and co
Community licence number: BE12/58-996ZDF
National company register number: 0234.123.123
VAT number: 234.123.123
Country of registration: Belgium 🇧🇪
Company address
Street and number: rue Belliard 28 ynuuara
Post code: 1000
City: Brussels
Country: BE

Transport manager

First Name: John
Last Name: O'Smith
Certificate of professional competence (License number): BE2087464
Certificate issuing country: Belgium
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212
Professional Address
Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

Contact person

First Name: John
Last Name: O'Smith
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212
Professional Address
Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

version 0.3.18-test

3.2.2.2 Notas de remessa ou provas equivalentes

Descrição

Os condutores devem ter à sua disposição provas de que a operação de transporte teve lugar no Estado-Membro de acolhimento. Pode tratar-se de documentos como uma guia de remessa em papel ou eletrónica (a seguir designada "e-CMR") ou de provas equivalentes. Estas provas devem fornecer informações sobre o transporte internacional de entrada e sobre cada operação de cabotagem consecutiva efectuada³¹.

Objetivo

Uma das finalidades do e-CMR ou da guia de remessa em papel é indicar o tipo de operação em curso (por exemplo, cabotagem) e também indicar que essa operação é genuína (por exemplo, no caso da cabotagem, a guia de remessa pode indicar se se trata de uma viagem internacional e se não excede a quantidade máxima de actividades autorizadas no Estado-Membro de acolhimento).

A declaração de expedição pode também acelerar consideravelmente a identificação de uma situação de destacamento durante um controlo na estrada. Por exemplo, quando a declaração de expedição indica uma operação de cabotagem, pode presumir-se com segurança que o condutor se encontra numa situação de destacamento. Se a guia de remessa indicar que a cabotagem é ilegal, é desencadeada toda uma série de outras consequências e controlos adicionais³². No entanto, para efeitos de , um condutor que efectue uma cabotagem ilegal deve também ser considerado destacado.

Para mais detalhes sobre como as notas de consignação podem ser relevantes para o lançamento, ver a *secção 3.2.4* abaixo, que descreve uma sequência de eventos sobre como utilizar notas de consignação para determinar situações de lançamento.

De um modo geral, a existência de uma operação de cabotagem justifica uma comunicação às autoridades responsáveis pelos inquéritos do IMI, de modo a que sejam desencadeados controlos adequados para garantir que o condutor beneficia do nível de proteção correto durante o período de destacamento.

3.2.2.3 Registos tacográficos

Descrição

³¹ N.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias

³² Esses controlos não estão reflectidos no presente documento, uma vez que este incide principalmente no destacamento de condutores.

Os registos do tacógrafo também fornecem provas úteis para as autoridades de controlo verificarem se as operações de transporte estão abrangidas ou não pelo âmbito do destacamento. Os dados de localização registados no tacógrafo (sob a forma de códigos de país dos Estados-Membros onde as operações tiveram lugar) podem ser muito úteis para este fim. Para uma descrição completa dos dados de localização registados com/por diferentes gerações e versões do tacógrafo, consultar a nota de orientação TRACE 2 sobre o tacógrafo inteligente.

Objetivo

Embora os registos tacográficos se destinem principalmente a garantir o cumprimento das regras relativas aos tempos de condução e de repouso, também devem ser utilizados pelo agente de fiscalização na estrada para o ajudar a verificar se existe uma situação de destacamento. A *secção 3.2.4* seguinte sugere uma lista de verificação de perguntas para identificar a natureza de uma operação rodoviária e se o condutor deve ou não ser considerado destacado. As perguntas incluem, por exemplo, a avaliação de quando e onde a operação começa e termina. Os registos do tacógrafo darão a maior parte das respostas a esta lista de verificação, incluindo os registos da posição do veículo durante as actividades de carga e descarga. Estes registos devem ser introduzidos pelo condutor durante a operação.

3.2.3 Bandeiras vermelhas

Os agentes de fiscalização rodoviária só podem verificar um número limitado de documentos e dados e têm de proceder rapidamente - especialmente quando controlam o transporte de passageiros. Além disso, têm de avaliar o cumprimento de uma série de regulamentos diferentes e as regras de destacamento são um acréscimo a esta lista.

A execução eficaz exige frequentemente a realização de controlos mais completos após a operação de transporte rodoviário. As informações recolhidas a partir dos três documentos acima enumerados (ou seja, 1) declaração de expedição; 2) guias de remessa ou provas equivalentes; e 3) registos tacográficos), juntamente com os resultados das interações com o condutor, fornecem indicações fundamentais que podem ajudar a formar a base para controlos subsequentes com outras autoridades. Por conseguinte, se for caso disso, deve ser efectuada uma inspeção mais aprofundada após a inspeção do transporte rodoviário.

Nos casos em que os controlos na estrada tenham identificado uma situação de destacamento, justifica-se a realização de investigações do IMI para garantir que o condutor destacado receba o montante correto da remuneração e que está protegido pelas normas aplicáveis do país de acolhimento durante o período de destacamento.

As autoridades responsáveis pela aplicação da lei na estrada devem também desempenhar um papel ativo no desencadeamento de inspeções mais completas do IMI sempre que tenham suspeitas de evasão ou abuso. Ao transmitir às autoridades competentes as informações relevantes recolhidas durante as inspeções na estrada, os agentes de fiscalização rodoviária devem simultaneamente assinalar as informações que justificam inspeções de acompanhamento. Estes sinais de alerta podem resultar da ausência de uma declaração (quando foi detectada uma situação de destacamento), de uma declaração inválida, de discrepâncias nos

documentos apresentados durante a inspeção na estrada, mas também de impressões do agente da estrada na sequência da interação com o condutor.

Em resumo, a continuidade entre as inspeções na estrada e os controlos IMI conduz a uma aplicação mais orientada e eficaz. Conforme descrito no *ponto 3.3*, deve também procurar-se uma cooperação ativa entre as autoridades do IMI responsáveis pelo transporte rodoviário e as que operam o módulo geral de destacamento de trabalhadores, de modo a que os sinais de alerta cheguem à autoridade mais adequada.

Exemplos de sinais de alerta incluem:

- Ausência de declaração de lançamento para uma operação de transporte abrangida pelo âmbito de aplicação do destacamento: Uma declaração de destacamento é um instrumento indispensável para efeitos de controlo. A sua ausência deve, por conseguinte, desencadear outros controlos quando o responsável pela aplicação da lei tiver determinado que a operação de transporte está a ser destacada.
- Declaração de lançamento inválida ou falsificada:
 - Código QR ausente ou inválido.
 - Informações obrigatórias em falta na declaração.
 - Informações incorrectas registadas na declaração.
- Discrepância entre a lei aplicável ao contrato de trabalho e o local de trabalho e/ou de residência habitual do condutor:

Um trabalhador destacado é um trabalhador que, durante um período limitado, efectua tarefas fora do país em que normalmente trabalha. Tal como descrito no Anexo 3, pode presumir-se que o local de trabalho habitual se situa no Estado-Membro a partir do qual o condutor efectua habitualmente uma parte substancial do seu trabalho.

Uma aparente discrepância entre, por um lado, a legislação laboral aplicável que consta da linha c.7 da declaração de destacamento e, por outro lado, o local de trabalho habitual do condutor deve desencadear investigações adicionais através dos módulos relevantes do IMI. As autoridades competentes podem, por exemplo, solicitar o contrato de trabalho e/ou outros registos para verificar se as informações fornecidas na declaração de destacamento estão correctas.

- Correspondência entre as datas de afetação e as datas de emprego
O agente da estrada pode constatar que o contrato de trabalho teve início por volta da mesma data que a situação de destacamento. Este facto justifica um controlo mais aprofundado do direito do trabalho aplicável e das situações de destacamento conexas³³

A data de início de um contrato de trabalho pode ser encontrada na linha c.6 da declaração de destacamento. O período de destacamento é indicado na linha a.2. Os

³³ Ver, por exemplo, o artigo 4.º da Diretiva 2014/67 relativa à execução.

registos do tacógrafo também podem indicar uma falta de atividade do condutor no país de estabelecimento do empregador.

- O condutor é trabalhador independente ou contratado através de uma agência de trabalho temporário:
É pouco provável que um condutor independente esteja na posse de uma declaração de destacamento. Um sinal de alerta comunicado às autoridades competentes do IMI com acesso ao módulo sobre destacamento seria útil para desencadear controlos subsequentes, de modo a garantir que o condutor independente é efetivamente um verdadeiro contratante independente.
- Discrepância entre a declaração de expedição (por exemplo, e-CMR) e os dados do tacógrafo.
Essa discrepância pode surgir se, por exemplo, o código do país que indica a posição do veículo indicar um país diferente do país mencionado na declaração de expedição.

Outra discrepância pode surgir se o tacógrafo indicar mais operações do que as documentadas na guia de remessa. Isto pode ser uma indicação de uma evasão às regras de destacamento aplicáveis.

- Violação dos tempos de condução e de repouso:
As informações recolhidas no que respeita ao cumprimento dos tempos de condução e de repouso podem ser utilizadas para orientar as empresas para o controlo das regras de destacamento. As empresas com classificações de risco elevadas podem ser controladas com maior frequência e de forma mais abrangente.

3.2.4 Possíveis formas de proceder às inspeções na estrada: Sequência e lista de verificação de perguntas.

O seguinte Figura 1 Uma abordagem passo a passo dos controlos na estrada e listas de controlo de perguntas que a acompanham (Caixa 5 e Caixa 6) fornecem uma abordagem passo a passo para as inspeções na estrada. As autoridades responsáveis pela aplicação da lei na estrada devem começar por verificar a natureza da operação, nomeadamente através do cruzamento das informações contidas na guia de remessa com os dados do tacógrafo. Devem então perceber se a operação é ou não abrangida pelo âmbito do destacamento. Para o efeito, as caixas 5 (para mercadorias) e 6 (para passageiros) sugerem uma lista de verificação de perguntas para identificar rapidamente se a operação constitui ou não um destacamento. Se a operação constituir um destacamento, as autoridades da estrada devem procurar a existência de uma declaração de destacamento e verificar se as informações nela contidas correspondem à situação de destacamento. Para todas as operações, os sinais de alerta devem ser recolhidos, se for caso disso, e comunicados à autoridade competente para verificações posteriores.

Figura 2 e Figura 3 apresentam uma ilustração das etapas sequenciais para as autoridades de transporte rodoviário que iniciam os seus controlos com um controlo de cabotagem. A primeira etapa consiste em identificar uma situação de cabotagem, principalmente com base no e-CMR ou na guia de remessa em papel. Se a cabotagem for confirmada e, por conseguinte, as regras de destacamento se aplicarem, o agente de fiscalização rodoviária deve proceder à verificação da validade dos documentos de destacamento e, se for caso disso, recolher sinais de alerta e comunicar as informações à autoridade competente para controlos subsequentes.

Se não se tratar de cabotagem, o agente de fiscalização rodoviária procederá passo a passo para determinar se a operação está ou não corretamente isenta de destacamento. Se for caso disso, os sinais de alerta devem ser sempre recolhidos e comunicados às autoridades competentes, juntamente com outras informações pertinentes.

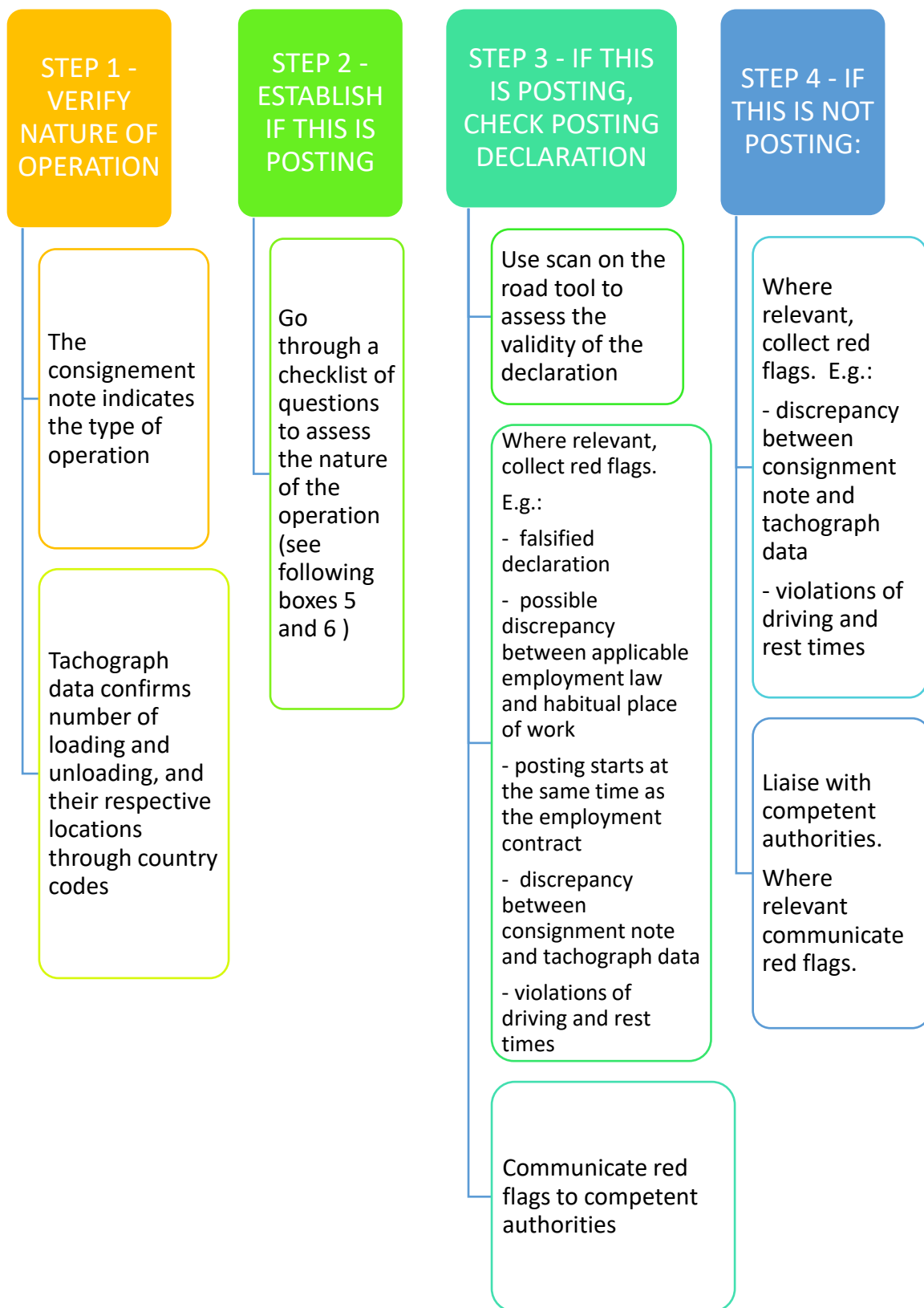


Figura 1 Uma abordagem passo a passo dos controlos na estrada

Esta lista de verificação de perguntas destina-se a ajudar o agente da estrada a identificar se as regras de destacamento se aplicam com base na natureza da operação de transporte rodoviário. Sugere-se que as perguntas sejam seguidas pela ordem em que são apresentadas. Quando todas as caixas de uma etapa específica estiverem assinaladas, a operação está identificada e não é necessário passar às restantes perguntas.

Etapa 1: trata-se de uma situação de cabotagem?

- A guia de remessa e o tacógrafo comprovam a cabotagem?

(Se houver mais operações do que o máximo legal, o condutor deve continuar a ser considerado destacado)

Etapa 1a: é trânsito?

- O condutor está a passar sem carregar ou descarregar?

Etapa 1c: trata-se de uma operação bilateral simples?

- O condutor está a conduzir de ou para o Estado-Membro de estabelecimento do operador rodoviário com base num contrato de transporte?
- É evidente que o condutor não exerceu ou não exercerá qualquer atividade de carga ou descarga durante este trajeto?

NB: Uma operação bilateral simples pode igualmente consistir num percurso rodoviário inicial ou final de uma operação de transporte combinado.

Etapa 1d: é 1+1?

- O condutor está a conduzir de ou para o Estado-Membro de estabelecimento do operador rodoviário?
- Esta viagem internacional implica:
 - o Uma atividade de carga ou descarga; OU
 - o Uma atividade de carga e uma atividade de descarga?
- É evidente que o condutor não exerceu ou não exercerá duas actividades no mesmo Estado-Membro?

Passo 1d: é 0+2?

- O condutor efectua uma viagem de regresso de ou para o Estado-Membro de estabelecimento do operador rodoviário?
- É evidente que o condutor não exerceu ou não exercerá qualquer atividade de carga ou descarga durante um dos trajectos (ida ou volta)?
- A outra viagem (de ida ou de volta) envolve:
 - o Duas actividades de carga ou descarga; OU
 - o Duas actividades de carga e duas actividades de descarga?
- É evidente que o condutor não exerceu ou não exercerá mais do que uma atividade de carga ou descarga no mesmo Estado-Membro?

Caixa 5 - Lista de verificação de perguntas para os controlos na estrada no transporte de mercadorias

Etapa 1: trata-se de uma situação de cabotagem?

- O formulário de autorização (para o transporte regular de passageiros) ou a folha de itinerário (para o transporte ocasional de passageiros) comprova a cabotagem?

Etapa 1a: é trânsito?

- O condutor está a passar sem apanhar ou largar passageiros?

Etapa 1c: trata-se de uma operação bilateral simples?

- O condutor está a efetuar uma das seguintes operações?
 - que recolhem os passageiros no Estado-Membro de estabelecimento e os deixam no país de destino?
 - embarcar passageiros no país de destino e desembarcá-los no país de estabelecimento?
 - efetuar excursões locais, com o mesmo grupo de passageiros não residentes, na sequência de um transporte internacional de ida com os mesmos passageiros, no mesmo veículo ou num veículo da mesma empresa?

Etapa 1d: é uma operação bilateral com uma atividade adicional?

- O condutor está a conduzir de ou para o Estado-Membro de estabelecimento do operador rodoviário?
- Esta viagem internacional implica:
 - Uma atividade de tomada de passageiros ou uma atividade de largada de passageiros; OU
 - Uma atividade de recolha de passageiros e uma atividade de largada de passageiros?
- É evidente que o condutor não exerceu ou não exercerá duas actividades no mesmo Estado-Membro?

Caixa 6 - Lista de verificação de perguntas para os controlos na estrada do transporte de passageiros

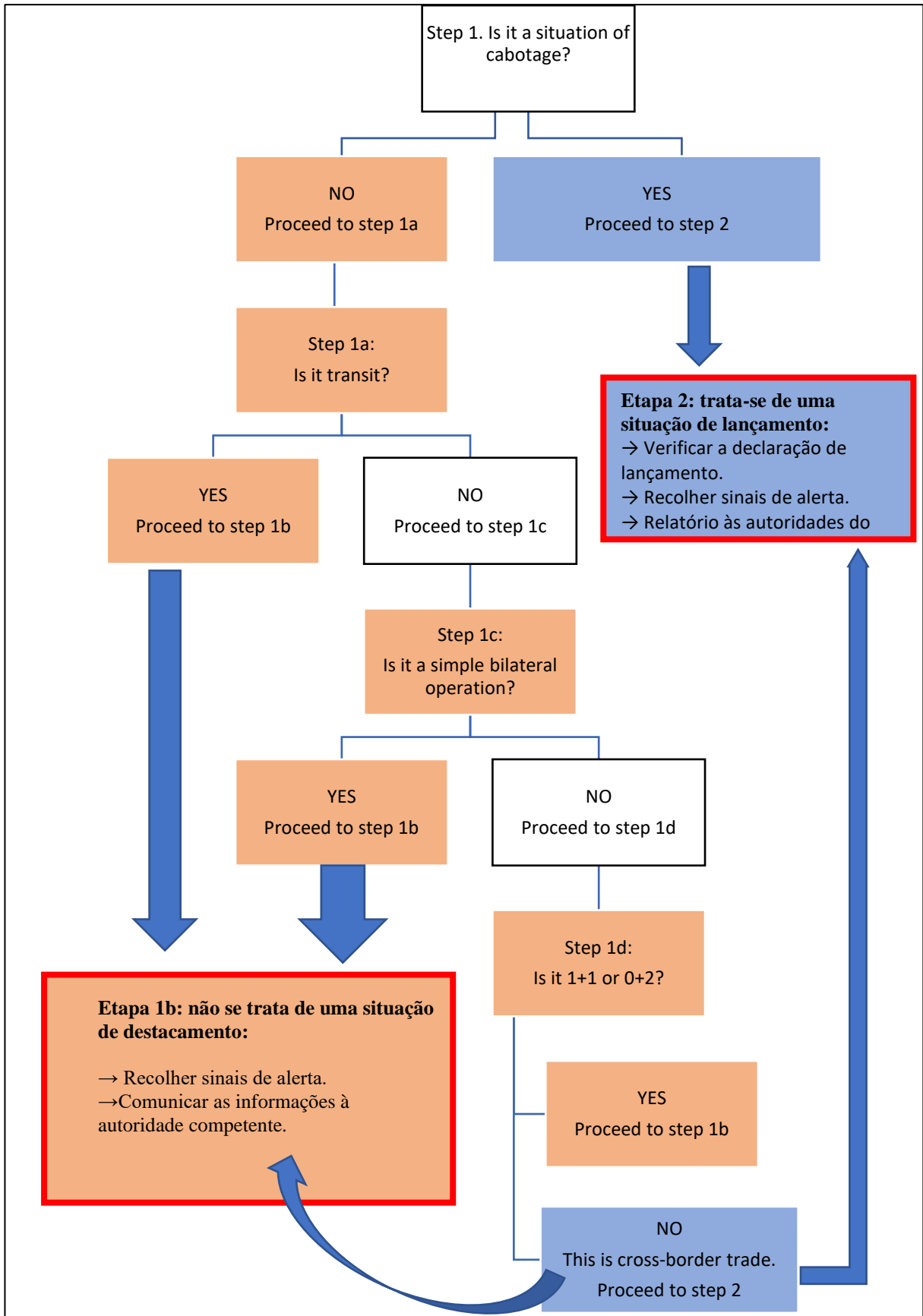


Figura 2 - Abordagem passo a passo para o transporte de mercadorias

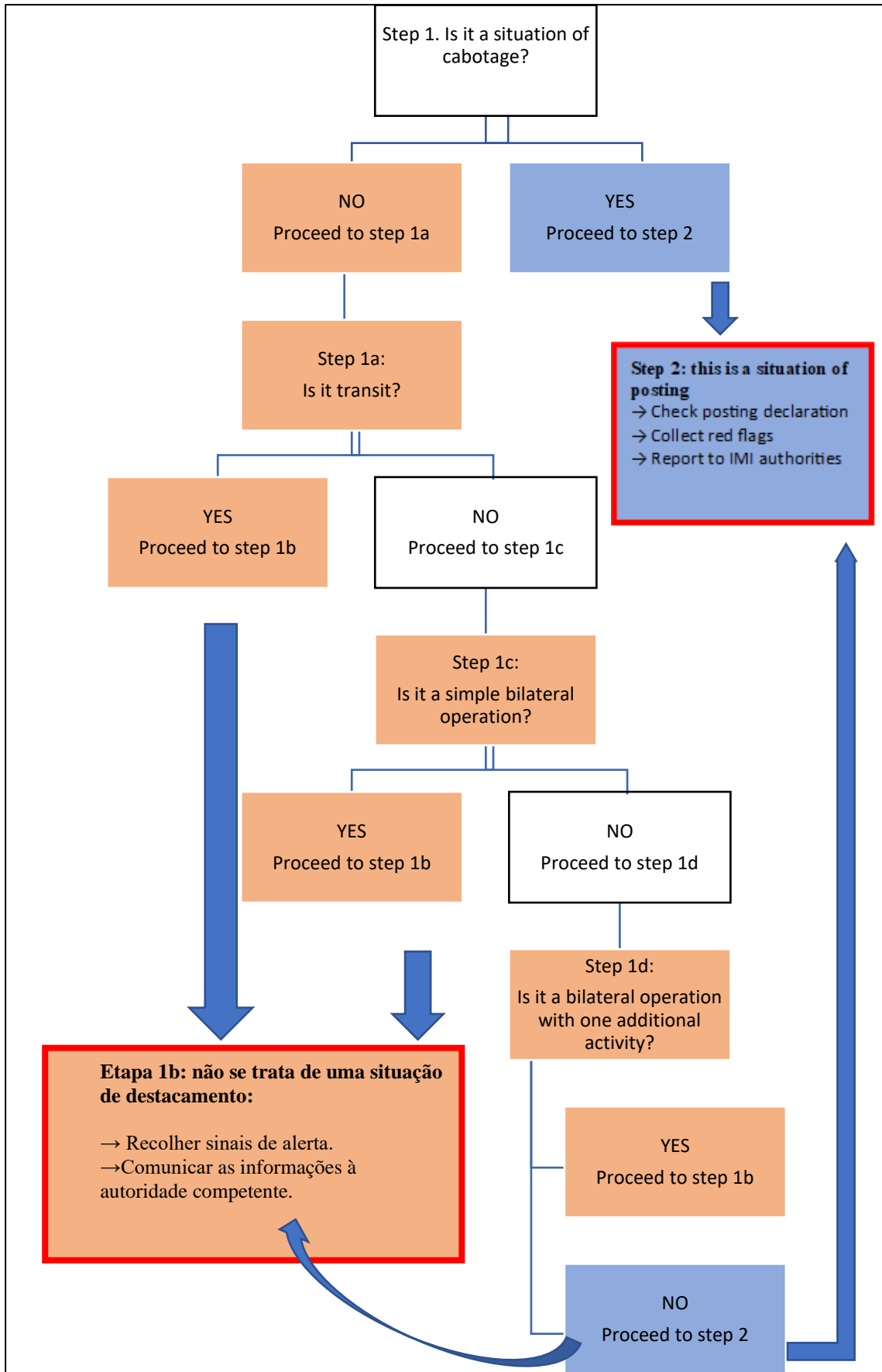


Figura 3 - Abordagem passo a passo para o transporte de passageiros

3.3 Inspeções IMI

Independentemente ou em complemento das inspeções na estrada, podem ser efectuados outros controlos através da interface IMI e em boa colaboração com as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento da empresa.

Estas directrizes sugerem que o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros através do IMI pode ocorrer em três circunstâncias:

- No seguimento de inspeções na estrada em que tenha sido identificada uma situação de destacamento.
- No seguimento de inspeções na estrada em que tenham sido comunicados sinais de alerta pelo agente da estrada.
- Independentemente das inspeções na estrada, por exemplo, com base numa avaliação dos riscos. As autoridades do IMI podem também basear-se nos sinais de alerta referidos no *ponto 3.2.3* ao estabelecerem prioridades para esses controlos.

3.3.1 Visão geral dos módulos IMI

O IMI é uma ferramenta multilingue em linha que visa facilitar o intercâmbio de informações entre as autoridades responsáveis pela aplicação da lei do Estado-Membro de acolhimento ("*autoridades de acolhimento*") e do Estado-Membro de estabelecimento da empresa ("*autoridades de origem*"). Atualmente, o IMI apoia procedimentos de cooperação em 17 domínios de intervenção diferentes.

Três módulos do IMI são relevantes para a aplicação específica das regras de transporte rodoviário:

- O módulo "*Transportes rodoviários - Condições de estabelecimento*" visa facilitar o intercâmbio de informações para verificar a existência de um estabelecimento efetivo e estável da empresa.
- O módulo "*Transportes rodoviários - regras sociais*" visa facilitar o intercâmbio de informações para controlar a aplicação efectiva dos tempos de condução, das pausas e dos períodos de repouso.
- O módulo "*Transportes rodoviários - declarações de destacamento*", ao qual está ligada a interface pública RTPD, permite aos operadores rodoviários apresentar declarações de destacamento.
- A aplicação das disposições da *lex specialis* é efectuada, em grande parte, através do IMI ligado ao RTPD. As autoridades de acolhimento utilizam este módulo para analisar todas as declarações de destacamento. Têm igualmente a possibilidade de enviar pedidos de documentos complementares ao operador (ver *secção 3.3.3* infra). Se o operador não responder num prazo de 8 semanas, as autoridades de acolhimento podem solicitar informações às autoridades de origem num prazo de 25 dias (ver *secção 3.4* infra).

Ao responder a pedidos de informação, o operador tem a possibilidade de entrar em comunicação com as autoridades de acolhimento diretamente no portal. Todas as autoridades competentes podem também trocar mensagens de texto gratuitas entre si. Qualquer

informação fornecida em texto livre pode ser automaticamente traduzida por um serviço ligado ao IMI (eTranslation)³⁴.

O módulo Transportes rodoviários - declarações de lançamento só pode ser utilizado na medida em que tenha sido apresentada uma declaração de lançamento pelo operador. As operações de transporte que não constituem um destacamento não podem aparecer nesta interface. É importante notar que as operações de transporte que podem constituir um destacamento, mas para as quais o operador não apresenta uma declaração de destacamento, também não aparecerão no módulo Transportes rodoviários - declarações de destacamento.

Mesmo que seja apresentada uma declaração de destacamento no RPTD, o módulo Transportes rodoviários - Declarações de destacamento não permite, por si só, que as autoridades de acolhimento verifiquem todos os elementos relacionados com o destacamento, como, por exemplo, as práticas de caixa de correio ou a existência de uma verdadeira relação de trabalho no Estado-Membro de estabelecimento.

Para todos estes casos, a investigação adicional do IMI deve ser efectuada através de outra interface: o módulo "*Transportes rodoviários - Condições de estabelecimento*" e/ou o módulo geral "*Destacamento de trabalhadores*". A utilização deste último módulo foi formalizada pela Diretiva 2014/67 relativa ao controlo do destacamento. As autoridades de acolhimento podem enviar pedidos de informação normalizados com o objetivo de avaliar a existência de um verdadeiro destacamento, evitar abusos e evasões e avaliar o respeito das condições de trabalho aplicáveis, incluindo a remuneração³⁵.

As autoridades responsáveis pelo módulo de destacamento de trabalhadores não são frequentemente as mesmas que utilizam o módulo de transporte rodoviário - declarações de destacamento. Por conseguinte, é essencial uma comunicação eficaz entre todas as autoridades de acolhimento, sem a qual as operações de transporte rodoviário podem escapar a qualquer forma de controlo do IMI quando não são documentadas pelos operadores. A cooperação entre as autoridades de acolhimento é também indispensável para controlar o respeito dos termos e condições aplicáveis aos condutores destacados.

Em resumo:

O controlo do cumprimento da *lex specialis* é feito, em grande parte, através do IMI, de acordo com o seguinte procedimento:

- **Etapa 1:** As autoridades do país de acolhimento fazem um pedido de IMI direto à empresa. O pedido chega automaticamente à empresa que recebe uma notificação.
- **Passo 2:** A empresa recebe o pedido através do RTPD e tem 8 semanas para apresentar os documentos solicitados.
- **Etapa 3:** Se a empresa não apresentar os documentos no prazo de 8 semanas, o IMI informa as autoridades do país de acolhimento de que podem solicitar a assistência das autoridades do país de origem.
- **Etapa 4:** A pedido das autoridades do país de acolhimento no âmbito do IMI, as autoridades do país de origem contactam a empresa (incluindo através de controlos

³⁴ Um guia do utilizador do RTPD pode ser encontrado nesta ligação: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf.

³⁵ Pode encontrar um guia do utilizador para o módulo geral de *Lançamento de Trabalhadores* nesta ligação: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf.

nas instalações) para obter os documentos solicitados no prazo de 25 dias úteis. Para o efeito, as autoridades do país de origem têm acesso a todos os intercâmbios e documentos que as autoridades do país de acolhimento recebem da empresa.

Paralelamente ao RPTD, as autoridades de transportes devem poder utilizar eficazmente o módulo geral de destacamento de trabalhadores, a fim de evitar abusos e evasões, especialmente nos casos em que não existe uma declaração de destacamento.

Diferentes autoridades de um mesmo Estado-Membro podem ser responsáveis por diferentes módulos do IMI. Uma aplicação efectiva exige a existência de canais de comunicação entre essas autoridades.

3.3.2 Objectivos

Os controlos IMI são um aspeto essencial da aplicação eficaz das regras de destacamento e das regras conexas. Tendo em conta o tempo e os meios limitados disponíveis na estrada, as inspecções aprofundadas só podem ocorrer fora das inspecções na estrada e a interface IMI pode servir de instrumento para desencadear estas inspecções mais aprofundadas.

As inspecções do IMI realizadas através dos módulos de transporte rodoviário podem ter um ou vários dos seguintes objectivos:

- para verificar uma situação de destacamento.
- avaliar o recurso abusivo a um estatuto de destacamento através do contorno da lei aplicável a um contrato de trabalho individual.
- no caso de ser identificada uma situação real de destacamento, controlar o respeito das condições de trabalho e emprego aplicáveis no Estado-Membro de acolhimento.

Se, durante as suas investigações no âmbito do IMI, as autoridades de transportes suspeitarem da existência de falsos trabalhadores independentes ou de práticas de caixa de correio no Estado-Membro de estabelecimento, devem ser efectuados controlos adicionais através dos módulos relevantes, incluindo o módulo geral sobre o destacamento e o módulo sobre as condições de estabelecimento.

3.3.3 Documentos que podem ser solicitados

De acordo com a *lex specialis*, as autoridades competentes podem solicitar que o operador envie, no prazo de oito semanas e através do RPTD, cópias dos:

- registos de tacógrafos;
- guias de remessa (por exemplo, e-CMRs);
- documentação relativa à remuneração do condutor para o período de destacamento;
- o contrato de trabalho;
- folhas de ponto relativas ao trabalho do condutor;
- prova de pagamentos.

As inspeções do IMI podem abranger até um ano de destacamento a partir da data do pedido de documentos e podem dizer respeito a um condutor específico ou a todos os condutores de uma empresa.

3.3.3.1 A declaração de lançamento

As informações das declarações de destacamento são registadas no IMI durante um período de 24 meses. Na ausência de declarações de destacamento, uma empresa não aparecerá no módulo "Transportes rodoviários - Declarações de destacamento", podendo assim escapar a qualquer forma de controlo aprofundado. O papel do agente de fiscalização na estrada é, por conseguinte, essencial para assinalar às autoridades competentes a existência destas empresas, sempre que relevante. Em particular, quando uma situação de destacamento tiver sido estabelecida pelo agente de fiscalização rodoviária, e na ausência de uma declaração válida, poderão ser efectuadas outras investigações através do módulo geral do IMI sobre destacamento de trabalhadores.

3.3.3.2 Notas de consignação e registos tacográficos

As guias de remessa contêm informações sobre a operação de transporte. Os registos do tacógrafo contêm dados importantes sobre os tempos de condução e de repouso, bem como dados sobre a localização de um veículo.

As guias de remessa e os registos tacográficos ajudarão a determinar as situações de destacamento - incluindo a hora de início e de fim. A título de exemplo, se uma guia de remessa evidenciar uma situação de cabotagem, o condutor deve ser considerado destacado no Estado-Membro de acolhimento.

O portal aceita os seguintes formatos de documentos de apoio: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

O portal é igualmente compatível com todos os programas informáticos de tacógrafos.

3.3.3.3 Documentação relativa à remuneração, comprovativos de pagamento e folhas de presença

Caso seja identificada uma situação real de destacamento, o condutor deve receber uma remuneração e cumprir um horário de trabalho de acordo com as normas do país de acolhimento.

As horas constantes das folhas de registo de horas devem corresponder às horas calculadas a partir da declaração de expedição e dos dados do tacógrafo. As horas constantes das folhas de vencimento devem corresponder às horas registadas nas folhas de presença. As folhas de

vencimento devem ser comparadas com as transferências bancárias para garantir que a remuneração foi paga na totalidade.

3.3.3.4 Contrato de trabalho

O contrato de trabalho contém informações essenciais para determinar o local de trabalho habitual e as situações de destacamento. Por exemplo, desde 1 de agosto de 2022, os contratos de trabalho devem conter informações escritas sobre o local ou locais de trabalho, a remuneração, os ritmos de trabalho e a identidade da instituição de segurança social que recebe a contribuição do empregador³⁶.

3.4 Cooperação entre autoridades

3.4.1 Assistência mútua com o Estado-Membro de estabelecimento

As autoridades do país de acolhimento podem solicitar a cooperação do IMI com o Estado-Membro de estabelecimento nas seguintes circunstâncias

- A empresa não respondeu ou respondeu apenas parcialmente ao pedido de informações dentro do prazo estabelecido.
- A empresa alega que não efectuou qualquer operação no território durante o período investigado, contrariamente ao que foi estabelecido pelo agente da autoridade rodoviária.
- As autoridades de acolhimento pretendem controlar o respeito das condições de trabalho e emprego aplicáveis ao condutor destacado.
- O gestor de transportes alega que o motorista é um trabalhador independente.

Consoante a natureza do pedido, o intercâmbio de informações pode ser solicitado através de vários módulos do IMI, incluindo o RTPD e o módulo geral de *Destacamento de Trabalhadores*.

Sempre que for efectuado um pedido de assistência através do sistema IMI, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento devem garantir que fornecem as informações solicitadas no prazo de 25 dias úteis.

3.4.2 O papel dos parceiros sociais

Dependendo das tradições nacionais, os parceiros sociais podem assumir um papel ativo na aplicação da *lex specialis* e das regras conexas. Na Suécia, por exemplo, os termos e condições de emprego aplicáveis aos condutores destacados constam, em grande medida, de convenções colectivas e os parceiros sociais assumem toda a responsabilidade pelo controlo do respeito

³⁶ Ver *Diretiva 2019/1152*.

dessas convenções colectivas. Nestas situações, uma boa prática seria garantir que os parceiros sociais têm acesso às declarações de destacamento apresentadas no RPTD. Esta comunicação é, de facto, um pré-requisito essencial para os parceiros sociais realizarem controlos específicos.

Anexo 1: Quando é que um condutor está dentro ou fora do âmbito de aplicação das regras de destacamento: explicação para transporte de mercadorias.

Afixação dos condutores nos termos da Diretiva (UE) 2020/1057: Explicação e inclusão/exclusão do âmbito de aplicação em relação às operações

Introdução

Este documento responde à necessidade de ter uma explicação completa dos conceitos básicos das regras de destacamento para efeitos da sua aplicação.

Trata-se de uma abordagem passo a passo que explica as regras de destacamento: primeiro os conceitos básicos (secção 1), depois uma explicação simplificada que leva o perito a uma primeira compreensão das regras (secção 2) e, por fim, uma explicação completa com todas as condições e critérios (secção 3).

A compreensão das regras específicas de destacamento aplicáveis aos condutores no sector do transporte rodoviário (cf. *lex specialis*, Diretiva (UE) 2020/1057) foi discutida no grupo de peritos da Comissão sobre o destacamento de condutores, no qual estavam representados todos os Estados-Membros e partes interessadas. Os serviços da Comissão prepararam documentos explicativos que foram revistos e validados pelo serviço jurídico da Comissão. É de notar, contudo, que a interpretação da legislação da UE continua a ser da competência do Tribunal de Justiça Europeu.

1. Principais conceitos

	DEFINIÇÃO	BASE JURÍDICA
LANÇAMENTO	<p>Um transportador rodoviário destaca condutores para o território de outro país, por sua conta e sob a sua direção, ao abrigo de um contrato celebrado entre o transportador rodoviário que destaca e o destinatário dos serviços de transporte. O motorista exerce a sua atividade no território desse país, desde que exista uma relação de trabalho entre o transportador rodoviário de mercadorias que efectua o destacamento e o motorista durante o período de destacamento.</p> <p>Em suma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um motorista tem uma relação de trabalho com uma empresa/operador de transporte rodoviário de mercadorias; • A entidade exploradora pede a este condutor que preste serviços de transporte noutra Estado-Membro (um Estado-Membro diferente do Estado-Membro de estabelecimento da empresa) 	<p>Artigo 1.3.a da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento geral de trabalhadores</p>

	DEFINIÇÃO	BASE JURÍDICA
ESTADO-MEMBRO DE ESTABELECIMENTO	Onde uma empresa está estabelecida, independentemente de o seu gestor de transportes ser originário de outro país.	N.º 8 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009
ESTADO-MEMBRO DE ACOLHIMENTO	País em que é efectuada a operação de transporte (e que não é o país de estabelecimento da empresa).	
OPERAÇÃO BILATERAL INTERNACIONAL	A circulação de mercadorias entre o Estado-Membro de estabelecimento e outro país (Estado-Membro ou país terceiro). A operação envolve dois países, um dos quais é o país de estabelecimento (no início ou no fim).	Considerando (10) e n.º 3 do artigo 1.º da Diretiva (UE) 2020/1057
OPERAÇÕES INTERNACIONAIS NÃO BILATERAIS/OPERAÇÕES COMERCIAIS CRUZADAS	A operação envolve dois países, nenhum dos quais é o país de estabelecimento do operador que efectua a operação (carga num e descarga noutro).	Considerando 13 da Diretiva 2020/1057
CABOTAGEM	Transporte nacional por conta de outrem efectuado a título temporário no território de um Estado-Membro de acolhimento (por um operador estabelecido noutro Estado-Membro).	N.º 6 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009
VIAGEM SEM CARGA	Um percurso em vazio (sem mercadorias a bordo do veículo) efectuado em conjunto com outro percurso em carga.	Artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009

	DEFINIÇÃO	BASE JURÍDICA
TRÂNSITO	O movimento através do território de um país sem efetuar qualquer atividade de carga ou descarga. Não existe qualquer relação entre as actividades do condutor e o Estado-Membro de trânsito.	Considerando (11) e n.º 5 do artigo 1.º da Diretiva (UE) 2020/1057
ATIVIDADE ADICIONAL	Uma atividade complementar é uma operação de carga e/ou descarga, efectuada no âmbito de uma operação bilateral, nos Estados-Membros ou países terceiros que o condutor atravessa, desde que o condutor não carregue e descarregue as mercadorias no mesmo Estado-Membro (o que constituiria cabotagem).	Artigo 1.º, n.º 3, terceiro parágrafo, da Diretiva (UE) 2020/1057 Nota: as operações de comércio cruzado nunca envolvem o país de estabelecimento, ao passo que uma atividade adicional pode envolver o país de estabelecimento.

2. No âmbito e fora do âmbito do destacamento: explicação simplificada

<p>Regra de base</p>	<p>Verificar se o país de estabelecimento é o local onde começa ou termina a operação de transporte específica. Se for esse o caso, as regras de registo não se aplicam. Quando a ligação com o país de estabelecimento é mantida, as regras de destacamento NÃO se aplicam.</p> <p>A <i>Lex Specialis</i> sobre o destacamento de condutores faz referência ao tipo de operação para determinar se as regras de destacamento são aplicáveis. O texto menciona três tipos principais de operações de transporte: bilateral, de cabotagem e de tráfego cruzado. Assim sendo:</p>	<p>Exemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A ligação com o país de estabelecimento é mantida (operação bilateral): se a operação de transporte envolver o país de estabelecimento no início e/ou no fim, o condutor não é considerado destacado. • Perda da ligação com o país de estabelecimento (cabotagem e comércio cruzado): aplicam-se as regras de destacamento.
-----------------------------	--	---

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Um bilateral nunca está abrangido pelo âmbito de aplicação. 2. A cabotagem tem sempre um âmbito de aplicação. 3. As operações de comércio cruzado são abrangidas pelo âmbito de aplicação, mas existem algumas excepções a esta regra de base. 	
Excepções à regra de base	As regras de afixação NÃO se aplicam / o condutor NÃO é considerado como afixado	
1.	Um número limitado de actividades adicionais, se executadas durante uma operação bilateral, não são abrangidas pelo âmbito do destacamento (isenções 1+1 e 0+2 do QFP). Uma atividade adicional pode estar dentro ou fora do âmbito de aplicação, consoante beneficie das isenções 1+1 ou 0+2.	Exemplo: durante uma operação bilateral, se o condutor carrega num país e descarrega noutro país, nenhum dos quais é o país de estabelecimento, esta atividade adicional NÃO está abrangida pelo âmbito de aplicação.
2.	No transporte combinado, quando o trajeto rodoviário inicial ou final consiste, por si só, numa operação de transporte bilateral internacional	Considerando (12) e artigo 1.º, n.º 6, da Diretiva (UE) 2020/1057
3.	Trânsito	O condutor atravessa um país sem efetuar qualquer atividade de carga/descarga (são permitidas paragens).
Percurso sem carga (marcha em vazio)	Um percurso sem carga está dentro ou fora do âmbito de aplicação, consoante a operação que acciona/desencadeia esse percurso sem carga esteja ela própria dentro ou fora do âmbito de aplicação.	O percurso em vazio NÃO é abrangido se for efectuado no âmbito de uma operação bilateral (isento). O percurso em vazio é abrangido pelo âmbito de aplicação quando é efectuado no âmbito de uma operação de cabotagem ou de uma operação internacional não bilateral/comércio cruzado.

3. No âmbito e fora do âmbito do destacamento: avaliação por operação de transporte

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
Cabotagem	<p>Toda a operação, desde a carga até à descarga, tem lugar NO TERRITÓRIO de um país onde o operador não está estabelecido.</p> <p>As regras de afixação aplicam-se SEMPRE durante a cabotagem.</p> <p>Para poder beneficiar de operações de cabotagem, é necessário efetuar primeiro uma operação bilateral internacional. As operações de cabotagem só podem ser efectuadas depois de as mercadorias ligadas ao trajeto internacional de entrada terem sido totalmente descarregadas (Reg. 1072/2009).</p>	X		<p><u>Início da situação de destacamento:</u></p> <p>A situação de destacamento só começa quando o condutor inicia a viagem sem carga em direção ao local onde vai carregar as mercadorias a transportar em regime de cabotagem.</p> <p><u>Fim da situação de destacamento:</u></p> <p>O destacamento continua durante a execução da operação de cabotagem e termina quando as mercadorias são descarregadas e a operação de cabotagem é finalizada.</p> <p><u>Seguido de um regresso ao país de estabelecimento</u></p> <p>Se o condutor regressar ao país de estabelecimento após o fim da operação de cabotagem, quer com um camião vazio, quer com novas mercadorias carregadas</p>

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
	Referências: Art. 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, art. 1.º, n.º 7, da Diretiva 2020/1057			no âmbito de uma nova operação bilateral, o condutor não é considerado destacado desde o fim da descarga das mercadorias de cabotagem.
Operações comerciais cruzadas fora do país de estabelecimento: carga e descarga (numa operação de transporte não bilateral)	Operações de transporte efectuadas ENTRE dois países, nenhum dos quais é o país de estabelecimento do operador. Aplicam-se as regras de publicação. Referências: Os considerandos 12 e 13 da Diretiva 2020/1057 referem-se às operações de comércio transfronteiriço como "operações de transporte não bilaterais".	X		<u>Início da situação de destacamento:</u> A situação de destacamento não começa imediatamente após o fim de uma operação bilateral internacional, mas apenas quando um condutor inicia uma viagem sem carga em direção ao ponto de carregamento nesse Estado-Membro para carregar mercadorias a transportar no âmbito do comércio cruzado. Enquanto as mercadorias não forem descarregadas, considera-se que o condutor está destacado no país a partir do qual iniciou a viagem sem carga para carregar até sair desse país, e é destacado seguidamente no país onde as mercadorias são descarregadas a partir do posto fronteiriço desse país até concluir a descarga.

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
				<p><u>Fim da situação de destacamento:</u></p> <p>O motorista permanece destacado até à descarga da mercadoria.</p> <p><u>Seguida de uma viagem sem carga ou de uma nova operação bilateral</u></p> <p>A viagem de regresso sem carga através do território do país onde as mercadorias foram descarregadas e de regresso ao país de estabelecimento não é abrangida pelas regras de destacamento.</p> <p>O mesmo se aplica no caso de o condutor iniciar um novo trajeto bilateral (com o país de estabelecimento como país de destino/descarga): a partir do momento em que descarrega as mercadorias ligadas a uma</p>

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
				operação de comércio cruzado até chegar ao destino final no país de estabelecimento, o condutor não é considerado destacado.
Percurso rodoviário inicial e final de uma operação de transporte combinado	<p>Quando um condutor efectua um transporte combinado, a natureza do serviço prestado durante o trajeto rodoviário inicial ou final está estreitamente ligada ao Estado-Membro de estabelecimento, se o trajeto rodoviário for, por si só, um transporte bilateral.</p> <p>Nota: para uma explicação exaustiva do transporte combinado e da aplicação da lei, consultar a nota de orientação elaborada no âmbito do grupo de reflexão TRACE 2 Acesso ao mercado.</p> <p>Uma operação de transporte combinado é um transporte de mercadorias entre</p>		X	No transporte combinado, quando o trajeto rodoviário inicial ou final consiste, por si só, numa operação de transporte bilateral internacional, o condutor não é considerado destacado.

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
	<p>diferentes países em que parte do transporte é efectuada por caminho de ferro, por navegação interior ou por mar. Uma operação de transporte combinado é considerada internacional quando pelo menos um dos percursos modais atravessa uma fronteira.</p> <p>O transporte combinado, tal como abrangido pelas regras da UE, é o transporte de mercadorias entre Estados-Membros em que o veículo rodoviário de mercadorias (reboque, semirreboque, com ou sem unidade de tração), a caixa móvel ou o contentor de 20 pés ou mais utilizam a <u>estrada no trajeto inicial ou final da viagem</u> e, no outro trajeto, o caminho de ferro ou a via navegável interior ou os serviços marítimos, quando este troço excede 100 km (em linha reta) e fazem o</p>			

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
	<p>trajeto inicial ou final do transporte rodoviário.</p> <p>O trajeto rodoviário de uma operação de transporte combinado pode ser efectuado no território de um único Estado-Membro ou envolver vários Estados-Membros.</p> <p>Considerando (12) e artigo 1.º, n.º 6, da Diretiva (UE) 2020/1057</p> <p>Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros</p>			

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
Operação bilateral internacional	<p>Operação de transporte efectuada entre 2 países, um dos quais é o país de estabelecimento do operador.</p> <p>As regras de publicação não se aplicam.</p> <p>Referência: Artigo 1.o , ponto 3, segundo parágrafo, da Diretiva 2020/1057</p>		X	<p><u>Duração:</u></p> <p>Durante toda a duração das operações bilaterais (que envolvem o país de estabelecimento no início ou no fim da operação), o condutor não está sujeito às regras de destacamento.</p> <p><u>O caso das operações bilaterais múltiplas</u></p> <p>Várias operações de transporte bilateral, cada uma delas abrangida por uma declaração de expedição separada, podem ser efectuadas durante uma viagem que envolva o país de estabelecimento (no início ou no fim da viagem) e não são abrangidas pelas regras de destacamento.</p> <p>Considerando 10 da Diretiva (UE) 2020/1057</p>

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
				<p>Exemplos:</p> <p>-A PARTIR DO PAÍS DE ESTABELECIMENTO: as mercadorias carregadas no país de estabelecimento são parcialmente descarregadas em três países diferentes com base em três guias de remessa diferentes.</p> <p>- PARA o país de estabelecimento: as mercadorias carregadas num país que não é o país de estabelecimento, são parcialmente descarregadas em dois outros países com base em duas guias de remessa, antes de uma descarga final no país de estabelecimento (com base numa terceira guia de remessa).</p>

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
<p>Operação bilateral + uma carga e/ou descarga no país que o condutor atravessa (1+1)</p>	<p>Uma operação de carga e/ou descarga no país que o condutor atravessa é considerada fora do âmbito de aplicação das regras de destacamento, mesmo que não faça parte de uma operação que envolva o país de estabelecimento.</p> <p>Para beneficiar desta isenção, devem ser preenchidas duas condições cumulativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uma operação bilateral (fora do âmbito das regras de lançamento) iniciada antes de a operação de carga/descarga ser efectuada; • Uma carga e uma descarga de mercadorias não podem ser efectuadas no mesmo país (uma vez que tal seria considerado como cabotagem e, por conseguinte, 		<p>X</p>	<p>Durante toda a duração da operação 1+1, o condutor não pode ser considerado um trabalhador destacado.</p> <p><u>Início e fim:</u></p> <p>Segundo esta regra 1+1, quando são realizadas várias actividades adicionais no contexto de uma operação bilateral em curso, a primeira actividade está isenta das regras de destacamento. As seguintes são abrangidas pelas regras de destacamento porque o condutor já utilizou a possibilidade de uma actividade adicional isenta de carga e/ou descarga. No caso de haver mais de uma actividade adicional, o destacamento aplica-se desde a carga das mercadorias até ao fim da actividade adicional de descarga*: o condutor retoma então a operação bilateral e a isenção volta a aplicar-se.</p>

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
	<p>abrangido pelo âmbito de aplicação).</p> <p><u>Uma atividade adicional pode ser composta por:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • uma carga ou uma descarga autónoma; OU • um carregamento das mercadorias no país A e um descarregamento das mesmas mercadorias no país B no âmbito da operação bilateral. <p><u>Regra 1+1:</u></p> <p>Se o condutor efetuar duas operações bilaterais, tem a possibilidade de acrescentar uma operação por cada operação bilateral.</p>			

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
	<p>Quando são efectuadas duas operações bilaterais de e para o Estado-Membro de estabelecimento, durante cada uma das duas operações pode ser efectuada uma operação de comércio cruzado adicional isenta. Trata-se da chamada regra 1+1.</p> <p>Uma única atividade adicional isenta pode incluir uma ação de carga e uma ação de descarga.</p> <p>Uma única atividade adicional isenta pode incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uma ação de carregamento; - uma ação de descarga; - uma ação de carga e descarga. 			

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
<p>Operação bilateral + duas cargas/descargas durante a operação bilateral seguinte</p>	<p><u>Regra 0+2:</u> Quando o condutor não tiver utilizado a possibilidade de realizar uma atividade adicional isenta de carga e/ou descarga durante a operação de transporte bilateral a partir do Estado-Membro de estabelecimento, e esta operação for seguida de uma operação bilateral de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento, podem ser realizadas duas actividades adicionais isentas de carga e/ou descarga durante essa operação bilateral de regresso. Esta é a chamada regra 0+2. Condições cumulativas a preencher para beneficiar da isenção:</p> <ul style="list-style-type: none"> • existência de uma operação bilateral em curso durante a qual o condutor não utilizou a 		<p>X</p>	<p>Durante toda a duração da operação 0+2, o condutor não pode ser considerado um trabalhador destacado.</p>

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
	<p>possibilidade de efetuar uma atividade adicional isenta de carga e/ou descarga;</p> <ul style="list-style-type: none"> esta operação é seguida de uma operação bilateral de regresso ao país de estabelecimento; podem ser efectuadas duas actividades complementares de carga e/ou descarga isentas, desde que não sejam efectuadas no mesmo país. 			
<p>Percurso inicial ou final de um transporte combinado</p> <p>Funcionamento</p>	<p>No caso de o trajeto rodoviário consistir, por si só, numa operação de transporte bilateral internacional.</p> <p>Recital 12</p> <p>Art.1.6. 6</p>		<p>X</p>	

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
	Transporte combinado: Diretiva 92/106/CEE do Conselho			
Trânsito	<p>Uma situação de trânsito está sempre isenta das regras de destacamento. O condutor não é considerado destacado num país onde apenas "transita": viaja através do território de um Estado-Membro sem exercer qualquer atividade de carga ou descarga de mercadorias.</p> <p>O condutor pode gozar o seu descanso diário ou semanal: o facto de gozar um descanso diário ou semanal, durante o trânsito, não desencadeia uma situação de destacamento.</p>		X	Ex: no caso de uma operação de comércio transfronteiriço (abrangida) entre o país A (onde as mercadorias são carregadas) e o país C (onde as mercadorias são descarregadas), o condutor será considerado como destacado no país A (até sair do país na passagem da fronteira) e como destacado no país C, mas não será considerado como destacado no país B que o condutor atravessa a caminho do país C.

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
Viagens em vazio / viagens sem carga	<p>Um percurso sem carga está dentro ou fora do âmbito de aplicação, consoante a operação que acciona/desencadeia esse percurso sem carga esteja ela própria dentro ou fora do âmbito de aplicação.</p> <p>Isento:</p> <ul style="list-style-type: none"> viagem sem carga ligada a uma viagem bilateral (ex: "regresso ao país de estabelecimento"); viagem sem carga efectuada entre duas operações bilaterais consecutivas. 	X	X	<p>Em princípio, o destacamento termina com a descarga das mercadorias transportadas no âmbito da operação abrangida pelas regras de destacamento (por exemplo, no contexto da cabotagem ou do comércio cruzado). A classificação do percurso em vazio subsequente como destacamento ou como isenção de destacamento depende do facto de a nova operação, que desencadeia esse percurso em vazio, ser ou não abrangida pelas regras de destacamento.</p> <p>Quando o condutor entra no território de um país de acolhimento com um camião vazio para carregar mercadorias para operação ao abrigo das regras de destacamento, o condutor começa a ser destacado para esse Estado-Membro a partir da entrada no território desse Estado-Membro.</p>

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
	<p>Não isento: viagem sem carga efectuada para realizar uma operação de cabotagem ou de comércio cruzado (operação internacional não bilateral).</p>			<p>No caso de duas operações bilaterais consecutivas (uma do país A de estabelecimento para o país B, seguida de uma do país C para o país A), o percurso em vazio do país B (após a descarga) para o país C (para o carregamento) não é abrangido pelas regras de destacamento.</p> <p>IN scope (exemplo das perguntas e respostas da Comissão):</p> <p>O condutor efectua dois percursos distintos sem carga e uma operação de tráfego cruzado entre eles.</p> <p>Sequência de viagens entre os países A, B e C</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sem carga de A a B 2. Comércio cruzado de B para C 3. Sem carga de C para A

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
				<p>A viagem sem carga do país A para o país B é efectuada em conjunto com a operação de comércio cruzado que se inicia no país B. Por outras palavras, o condutor viaja para o país B a fim de carregar mercadorias no país B para uma operação de comércio cruzado (entre B e C). Por conseguinte, considera-se que o condutor está destacado no país B desde o momento em que entra nesse país até ao momento em que o deixa. Este período abrange a condução com um camião vazio até ao ponto de carga no país B, o carregamento de mercadorias no país B e o seu transporte através do território deste país.</p> <p>Nesse caso, considera-se que o condutor está destacado no país C desde o momento em que entra nesse país até ao momento em que o deixa.</p>

OPERAÇÕES	ELEMENTOS DE DECISÃO	IN ÂMBITO DE APLICAÇÃO	SAIR DO ÂMBITO	Início e fim do lançamento
				<p>O condutor não é considerado destacado nos países por onde transita (sem carga/descarga) com o objetivo de efetuar uma operação de comércio transfronteiriço entre dois outros países.</p>

Anexo 2: Quando é que um condutor está dentro ou fora do âmbito de aplicação das regras de destacamento: explicações para o transporte de passageiros

O quadro e as explicações que se seguem baseiam-se no documento de perguntas e respostas elaborado pelos serviços da Comissão. Dadas as especificidades do transporte de passageiros, o presente documento tem por objetivo identificar as diferenças na aplicação das regras de destacamento entre o transporte de mercadorias e o transporte de passageiros e esclarecer se determinados tipos de trajectos no transporte de passageiros estão dentro ou fora do âmbito de aplicação.

Lembrete: tal como no caso do transporte de mercadorias, a Diretiva (UE) 2020/1057 utiliza os critérios da operação de transporte para determinar se o condutor envolvido na(s) operação(ões) de transporte está dentro ou fora do âmbito do destacamento. O quadro seguinte segue, portanto, esta lógica: distingue entre as diferentes operações de transporte para determinar se o condutor está dentro ou fora do âmbito do destacamento.

Nota: nos exemplos que se seguem, o país A é sempre o local onde a empresa está estabelecida e a partir do qual se inicia a viagem.

1. EXPLICAÇÃO SIMPLIFICADA

A explicação dada para a aplicação das regras de destacamento no transporte de mercadorias, tal como acima explicado, é válida para o transporte de passageiros, exceto em alguns casos. Estes casos são os seguintes:

1.1 Grupo pré-constituído de passageiros

Desembarque dos passageiros do grupo pré-constituído em diferentes locais em transportes ocasionais

No contexto de uma operação bilateral de A para B/C/D/..., com um grupo de passageiros pré-constituído, o facto de os passageiros serem desembarcados em diferentes locais no país B/C/D/... não altera a natureza da operação. Continua a ser uma operação bilateral fora do âmbito de aplicação das regras de destacamento, independentemente do facto de os passageiros serem largados em locais diferentes (na condição de não serem recolhidos novos passageiros nos países B/C/D/...).

No transporte regular, no contexto de uma viagem bilateral do país A para o país C, passando pelo país B, o mesmo se aplica (fora do âmbito das regras de destacamento) mesmo quando o condutor recolhe novos passageiros no país B. O mesmo se aplica quando o condutor deixa passageiros em países diferentes antes de chegar ao país C.

Excursões locais com um grupo pré-constituído de passageiros em transporte ocasional

No contexto de uma viagem bilateral de A para B com um grupo pré-constituído de passageiros, as excursões locais no país B com o mesmo grupo não são abrangidas pelas regras de destacamento se

1. é o mesmo grupo pré-constituído (de não residentes no país B);
2. as excursões locais são efectuadas com o mesmo veículo ou com outro veículo do mesmo transportador ou grupo de transportadores que efectuou o serviço internacional;
3. toda a operação é efectuada com um único formulário de viagem.

1.2 Duas actividades adicionais isentas

Não é possível ao condutor efetuar duas actividades adicionais isentas durante uma operação de transporte bilateral de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento, se nenhuma atividade adicional tiver sido efectuada durante a operação bilateral a partir do Estado-Membro de estabelecimento. Esta possibilidade existe para o transporte de mercadorias, mas não para o transporte de passageiros (artigo 1.º, n.º 4, terceiro parágrafo, da Diretiva 2020/1057).

2. DENTRO E FORA DO ÂMBITO DO DESTACAMENTO

OPERAÇÕES	Dentro ou fora do âmbito de aplicação: explicação
VIAGENS BILATERAIS	
Transporte ocasional	
Duas operações bilaterais Transporte de um grupo pré-constituído de passageiros de um país A para um país B e de volta de B para A com outro grupo pré-constituído de passageiros	A totalidade da viagem não é abrangida pelas regras de destacamento, uma vez que se trata de duas viagens bilaterais internacionais, desde que cada operação bilateral seja abrangida por uma folha de itinerário distinta. *
Operação bilateral com dois ou mais locais de estabelecimento num país de acolhimento	A totalidade da viagem não é abrangida pelas regras de destacamento, uma vez que o número de locais de estabelecimento no mesmo país de destino (B) não altera o carácter bilateral da

OPERAÇÕES	Dentro ou fora do âmbito de aplicação: explicação
<p>Transporte de um grupo pré-constituído de passageiros de um país A para um país B, com largada dos passageiros em diferentes locais do país B</p>	<p>operação. A totalidade da operação é efectuada ao abrigo de uma folha de itinerário.</p>
<p>Operações bilaterais com vários pontos de entrada em mais do que um país de acolhimento</p> <p>Transporte de um grupo pré-constituído de passageiros a partir do país A; alguns são desembarcados no país B e outros no país C.</p>	<p>A viagem completa não é abrangida pelas regras de destacamento porque se considera que a viagem do país A para o país B e depois para o país C são duas viagens bilaterais com origem no país A (a primeira bilateral é A para B e a segunda é A para C), se estiverem abrangidas pela mesma folha de itinerário.</p>
<p>Operações bilaterais com excursões locais num país de acolhimento, para um grupo pré-constituído de passageiros, e regresso ao país A de estabelecimento</p> <p>Transporte de um grupo pré-constituído de passageiros do país A para o país B. No país B, o grupo é transportado para diferentes excursões locais em diferentes cidades. O grupo é conduzido de volta ao país A.</p>	<p>As operações bilaterais do país A para o país B, bem como a excursão local no país B, estão todas fora do âmbito das regras de lançamento, desde que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. é o mesmo grupo pré-constituído 2. as excursões locais devem ser efectuadas <ul style="list-style-type: none"> - no âmbito de um serviço ocasional internacional - para os passageiros não residentes do grupo anteriormente transportado pelo transportador que efectuou o serviço internacional - com o mesmo veículo ou outro veículo do mesmo transportador ou grupo de transportadores que efectuou o serviço internacional 3. toda a operação é efectuada ao abrigo de uma folha de itinerário.

OPERAÇÕES	Dentro ou fora do âmbito de aplicação: explicação
<p>O mesmo que acima, mas o condutor regressa ao país sem quaisquer passageiros</p> <p>O mesmo, mas o condutor e os passageiros regressam ao país A de avião.</p>	<p>A viagem completa, incluindo a excursão local e a viagem de regresso ao país A sem quaisquer passageiros, não é abrangida pelas regras de destacamento.</p> <p>Embora o condutor não conduza o grupo pré-constituído de passageiros de volta ao país A, a natureza do serviço não é substancialmente diferente do caso anterior (conduzir de volta ao país com o grupo), desde que o transportador não esteja a oferecer serviços no mercado local do país B. Toda a operação tem de ser abrangida por uma folha de itinerário.</p>
<p>Operações bilaterais com excursões locais em mais de um país de acolhimento, para um grupo pré-constituído de passageiros, e regresso</p> <p>Transporte de um grupo pré-constituído de passageiros do país A para B/C/D e de volta para A. No país B/C/D, o grupo é transportado para diferentes excursões locais em diferentes cidades. O grupo é conduzido de volta ao país A.</p>	<p>A viagem completa, incluindo excursões locais em mais do que um país de acolhimento, não é abrangida pelas regras de destacamento, desde que</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o grupo é sempre o mesmo; é um grupo pré-constituído. 2. O serviço foi vendido a clientes do mercado do país A e permanece estreitamente ligado a ele, independentemente do facto de parte do serviço ser oferecido no estrangeiro, num ou em vários países. <p>Toda a operação é efectuada ao abrigo de um formulário de viagem.</p>
<p>Viagem ocasional de ida e volta com início e fim no Estado-Membro de acolhimento</p>	<p>Devem ser utilizados os critérios dos trajectos não bilaterais (em princípio abrangidos pelas regras de destacamento) e dos trajectos sem carga.</p>

OPERAÇÕES	Dentro ou fora do âmbito de aplicação: explicação
<p>Um motorista empregado por uma empresa estabelecida no país A conduz vazio para o país B. No país B, o motorista inicia uma viagem para um grupo pré-constituído de turistas, levando-os a diferentes países e depois trazendo-os de volta ao país B. O motorista regressa então ao país A vazio.</p>	<p>A partir da passagem da fronteira no país B, o trajeto é abrangido pelas regras de destacamento (porque se trata de trajectos internacionais não bilaterais). As regras de destacamento aplicam-se até o condutor deixar os passageiros no país B. A viagem de regresso do condutor sem passageiros ao país A (viagem sem carga) não é abrangida pelas regras de destacamento.</p>
TRANSPORTE COMBINADO OCASIONAL	
<p>Voar e conduzir ida e volta</p> <p>Um motorista empregado por uma empresa estabelecida no país A efectua uma viagem de ida e volta com um grupo pré-constituído, com partida e chegada no país A. O grupo apanha um avião para o país B, onde faz uma viagem de ida e volta com um autocarro registado no país A e um motorista empregado pelo mesmo operador do país A, que organizou o voo. No final da viagem de autocarro pelo país B, o condutor e o grupo regressam ao país com o mesmo operador.</p>	<p>O condutor está sujeito às regras de destacamento a partir do momento em que começa a conduzir para apanhar os passageiros no país B e termina quando deixa de trabalhar na realização desta viagem. O facto de o grupo ser pré-constituído por uma agência de viagens, que é diferente da empresa/operador de autocarros do país A que recolhe e deixa os passageiros no país B, não altera a natureza do cenário. Toda a operação de transporte rodoviário é efectuada ao abrigo de uma folha de itinerário. Outro meio de transporte (por exemplo, um voo) não tem qualquer relevância para a situação de destacamento, uma vez que a Diretiva (UE) 2020/1057 apenas se aplica às operações de transporte rodoviário.</p>
Transporte regular	
<p>Duas operações bilaterais</p> <p>Um motorista empregado por uma empresa estabelecida no país A efectua um serviço de transporte de passageiros numa linha regular países A-B-C, sem paragens intermédias. O motorista</p>	<p>Toda a viagem (ambas as operações bilaterais) está fora do âmbito das regras de destacamento.</p> <p>O principal documento de transporte que permite ao inspetor verificar um tipo de operação de transporte é a autorização, que especifica, entre</p>

OPERAÇÕES	Dentro ou fora do âmbito de aplicação: explicação
<p>recolhe os passageiros no país A, deixa-os no país B, onde depois recolhe os passageiros para os trazer para o país A.</p>	<p>outros, o tipo de serviço, o itinerário, as paragens e o horário: O artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 especifica que os serviços regulares estão sujeitos a autorização e estabelece o tipo de informação que deve constar dessa autorização.</p>
<p>Operações bilaterais com três locais de assentamento</p> <p>Um motorista empregado por uma empresa estabelecida no país A efectua um serviço de transporte numa linha regular do país A para o país B, com paragens intermédias nos países C e D destinadas apenas ao desembarque de passageiros.</p>	<p>Considerando 10 da Diretiva (UE) 2020/1057: "Quando um condutor efectua operações de transporte bilaterais do Estado-Membro onde a empresa está estabelecida (o "Estado-Membro de estabelecimento") para o território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro ou de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento, a natureza do serviço está estreitamente ligada ao Estado-Membro de estabelecimento. É possível que um condutor efectue várias operações de transporte bilaterais durante uma viagem."</p> <p>Dado que podem ser efectuadas várias operações de transporte bilateral isentas durante um trajeto, o condutor não estava sujeito às regras de destacamento durante todo o trajeto.</p> <p>O condutor deixou os passageiros (que embarcaram no país A) em três países diferentes.</p>
<p>Operações bilaterais com três locais de recolha</p> <p>Após ter efectuado as operações descritas no caso anterior, o condutor efectua um serviço de transporte numa linha regular do país B para o país A, com paragens intermédias nos países E e F destinadas apenas a recolher passageiros. O condutor deixa todos os passageiros no país B.</p>	<p>O condutor efectuou três operações bilaterais durante uma viagem de regresso ao país B (Estado-Membro de estabelecimento). Uma vez que podem ser efectuadas várias operações bilaterais isentas durante uma viagem, o condutor não estava sujeito às regras de destacamento para toda a viagem.</p>

OPERAÇÕES	Dentro ou fora do âmbito de aplicação: explicação
TRANSPORTES INTERNACIONAIS NÃO BILATERAIS	
Transporte regular	
<p>Operações bilaterais e múltiplas operações não bilaterais de transporte internacional</p> <p>Um motorista empregado por uma empresa estabelecida no país A efectua um serviço regular de linha de autocarro com passageiros para o país B. Ao longo do percurso até ao país B, o motorista apanha e deixa passageiros em mais do que um país (C, D, E).</p>	<p>Devem ser utilizados dois princípios para decidir quando é que o condutor está dentro e fora do âmbito das regras de destacamento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. as operações bilaterais internacionais estão isentas das regras de lançamento; 2. uma atividade adicional / operação internacional não bilateral associada a esta operação internacional bilateral pode ser isenta**. <p>Por conseguinte, neste caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - As regras de destacamento não se aplicam a partir do início do bilateral internacional; - a primeira atividade adicional (embarque ou desembarque de passageiros no país C) também está isenta; - As regras de destacamento começam a aplicar-se a partir do momento em que o passageiro é recolhido ou largado, o que dá início à segunda atividade adicional / atividade internacional não bilateral (porque o condutor já utilizou a possibilidade de uma atividade adicional isenta); - o condutor permanece destacado no país onde a segunda atividade adicional teve início até deixar o território desse país e começar a ser destacado em países vizinhos a partir da passagem das suas fronteiras; - a situação de destacamento termina quando o condutor deixa os últimos passageiros (termina

OPERAÇÕES	Dentro ou fora do âmbito de aplicação: explicação
	<p>a última atividade adicional) e inicia a viagem de regresso ao país A. No regresso ao país A, se for realizada uma atividade adicional, esta atividade adicional está isenta das regras de destacamento.</p>
<p>Operação bilateral com um transporte internacional não bilateral (1+1)</p> <p>Um motorista empregado por uma empresa estabelecida no país A efectua um serviço de transporte numa linha regular do país A ao país B e ao país C, com recolha de passageiros no país A, uma paragem no país B e o desembarque de todos os passageiros no país C.</p>	<p>O condutor efectuou uma operação de transporte bilateral (A a C) com uma atividade suplementar em B. A atividade suplementar de recolha e largada de passageiros no país B é uma atividade suplementar associada à operação bilateral internacional isenta (A a C) e está isenta das regras de destacamento. O condutor não estava sujeito às regras de destacamento durante todo o trajeto.</p> <p>Nota 1: apenas uma atividade adicional realizada no contexto de uma operação bilateral internacional pode ser isenta das regras de destacamento (regra 1+1).</p> <p>Nota 2: Não é possível ao condutor efetuar duas actividades adicionais isentas durante uma operação de transporte bilateral de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento, se nenhuma atividade adicional tiver sido efectuada durante a operação bilateral a partir do Estado-Membro de estabelecimento. Esta possibilidade existe para o transporte de mercadorias, mas não para o transporte de passageiros (artigo 1.º, n.º 4, terceiro parágrafo, da Diretiva 2020/1057).</p>
CABOTAGEM	
Operação bilateral única e cabotagem	As regras de destacamento aplicam-se desde o início da operação de cabotagem no país B até ao

OPERAÇÕES	Dentro ou fora do âmbito de aplicação: explicação
Um condutor efectua uma operação bilateral de um país A para um país B e, depois de desembarcar passageiros em B, efectua operações de cabotagem em B.	seu termo: desde o local de recolha dos passageiros até ao seu desembarque.
<p>Uma operação bilateral com uma cabotagem + transporte internacional não bilateral</p> <p>O condutor efectua uma operação bilateral do país A para o país C, passando pelo país B. No país B, o condutor recolhe e deixa os passageiros, e conduz até C, onde todos os passageiros são deixados.</p>	<p>Aplicam-se as regras de publicação:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cabotagem: desde o embarque dos passageiros no país B até ao seu desembarque no país B; - internacional não bilateral: desde o fim da operação de cabotagem até ao desembarque dos passageiros no país C.
TRÂNSITO	Aplicam-se as mesmas regras que para o transporte de mercadorias: o trânsito não é abrangido pelas regras de destacamento.
VIAGENS SEM CARGA	
Operação bilateral seguida de uma viagem de regresso ao país de estabelecimento	Aplicam-se as mesmas regras que para o transporte de mercadorias: a viagem sem carga de regresso ao país de estabelecimento não é abrangida pelas regras de destacamento.
Uma operação bilateral, seguida de uma viagem sem carga, seguida de uma operação de transporte internacional não bilateral e terminando com uma operação bilateral (regresso ao país de estabelecimento)	<p>Aplicam-se as mesmas regras que para o transporte de mercadorias: os trajectos sem carga estão dentro ou fora do âmbito de aplicação, consoante a operação a que estão associados esteja dentro ou fora do âmbito de aplicação. Neste caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a primeira operação bilateral: está fora do âmbito de aplicação das regras de destacamento

OPERAÇÕES	Dentro ou fora do âmbito de aplicação: explicação
	<p>(desde a saída do país A de estabelecimento até à instalação dos passageiros no país B);</p> <ul style="list-style-type: none"> - viagem sem carga: as regras de destacamento aplicam-se quando o condutor começa a deslocar-se para o local onde vai apanhar os passageiros para os levar para o país C (porque esta última é uma operação internacional não bilateral fora do âmbito das regras de destacamento; subsequentemente, a viagem sem carga é efectuada devido a esta operação dentro do âmbito); - o condutor é destacado no país B até sair do país no posto fronteiriço e é destacado no país C até o condutor deixar os passageiros; - o condutor não está destacado a partir do momento em que recolhe os passageiros no país C e os transporta para o país A de estabelecimento. <p>Pergunta: e o período de tempo que decorre entre a largada dos passageiros no país C e o momento em que o motorista começa a ir buscar os passageiros para os levar para o país A?</p>

* O artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 especifica que o serviço ocasional deve ser efectuado ao abrigo de uma folha de itinerário que deve ser preenchida antes de cada viagem. A folha de itinerário deve conter, pelo menos, as informações relativas ao tipo de serviço, ao itinerário principal e ao(s) transportador(es) envolvido(s).

** O condutor está isento das regras de destacamento se, no contexto de uma operação de transporte bilateral em curso, efetuar também uma atividade de transporte internacional não bilateral de tomada e/ou largada de passageiros no Estado-Membro ou país terceiro que atravessa, desde que não ofereça serviços de transporte de passageiros entre dois locais no Estado-Membro atravessado. O mesmo se aplica à viagem de regresso.

Isto é possível, por exemplo, quando o condutor efectua uma operação bilateral sem um autocarro cheio e pára para embarcar e/ou desembarcar passageiros adicionais pelo caminho. O condutor pode efetuar uma operação de transporte internacional não bilateral isenta (ou seja, uma atividade adicional de tomada e/ou largada de passageiros) durante uma operação bilateral do Estado-Membro de estabelecimento para o Estado-Membro de acolhimento. Quando são efectuadas duas operações bilaterais consecutivas de e para o Estado-Membro de estabelecimento, durante cada uma das duas operações pode ser efectuada uma operação de transporte internacional não bilateral adicional isenta. Trata-se da chamada regra 1+1.

Anexo 3: Determinação do direito do trabalho aplicável - o Regulamento Roma I

De acordo com a Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores, um trabalhador destacado é "*um trabalhador que, durante um período limitado, efectua o seu trabalho no território de um Estado-Membro diferente do Estado em que normalmente trabalha*"³⁷. Assim, uma situação de destacamento implica a existência de uma relação de trabalho estável num Estado-Membro para o qual se espera que o trabalhador regresse após o período de destacamento.

O local de estabelecimento da entidade patronal não implica necessariamente a existência de um local de trabalho nesse mesmo Estado-Membro. O Regulamento Roma I define qual o direito nacional do trabalho que rege o contrato de trabalho, tendo em conta o local de trabalho habitual. Estas regras objectivas foram acordadas tendo em conta a necessidade de proteger o trabalhador enquanto parte mais fraca de uma relação de trabalho.

Para determinar a lei aplicável a uma relação de trabalho, *Roma I* introduz um sistema de vários níveis:

1. O contrato de trabalho é regido pela lei escolhida pelas partes.

A cláusula de escolha da lei aplicável é o primeiro passo para determinar a lei aplicável. O regulamento especifica que esta escolha de lei não pode excluir a aplicação de certas disposições da lei nacional que seriam aplicáveis na ausência de escolha (ou seja, a lei determinada de acordo com os pontos 2 e 3 seguintes). Estas disposições são as que não podem ser negociadas num contrato civil.

Isto está em conformidade com o princípio de que o trabalhador, enquanto parte mais fraca numa relação de trabalho, deve ser protegido no caso de o contrato conter uma cláusula de escolha de lei desvantajosa.

2. Na ausência de escolha expressa das partes, a lei aplicável é a lei do país em que ou a partir do qual o trabalhador efectua habitualmente o seu trabalho.

A determinação do país a partir do qual o trabalhador efectua habitualmente as suas tarefas é particularmente relevante para os condutores que efectuam habitualmente tarefas em países diferentes, mas que iniciam e terminam regularmente a sua viagem no mesmo Estado-Membro. No caso de existirem vários locais de trabalho, o local a partir do qual o trabalhador efectua a maior parte das suas obrigações será considerado como o local de trabalho habitual.

3. Se não for possível determinar o local de trabalho habitual nos termos do ponto 2, a lei aplicável será a do local de trabalho através do qual o trabalhador foi contratado.

³⁷ Art. 2.1 Diretiva 96/71

Esta disposição é particularmente relevante para os trabalhadores que se deslocam de um Estado-Membro para outro, sem uma base regular.

4. A fim de evitar um sistema excessivamente rígido, o juiz pode decidir aplicar uma outra lei sempre que resulte das circunstâncias do caso que o contrato de trabalho apresenta uma conexão manifestamente mais estreita com outro país.

Para determinar a lei aplicável, o Tribunal de Justiça da União Europeia ("TJUE") dá grande ênfase à noção de local de trabalho habitual, à qual dá uma interpretação lata. Outros critérios, incluindo, nomeadamente, o país de recrutamento do trabalhador, devem ser considerados subsidiários³⁸. Além disso, o Tribunal recordou que o trabalhador é a parte mais fraca de um contrato de trabalho e deve, por conseguinte, ser protegido pelas regras de conflito de leis mais favoráveis³⁹.

Para determinar o local de trabalho habitual, devem ser tidos em conta todos os factores que caracterizam as actividades do trabalhador, incluindo: o local a partir do qual o trabalhador executa as suas tarefas, recebe instruções e organiza o seu trabalho, o local onde se encontram os instrumentos de trabalho, os locais onde o transporte é principalmente efectuado, onde as mercadorias são descarregadas e o local para onde o trabalhador regressa após a conclusão das suas tarefas⁴⁰.

Quando é necessária uma avaliação quantitativa para determinar a partir de que país o trabalhador executa habitualmente as suas tarefas (por oposição a tarefas ocasionais ou pontuais), a inspiração pode também ser encontrada nas práticas actuais de controlo da segurança social, em que se considera que o tempo de trabalho é o critério mais adequado para avaliar se uma parte substancial da atividade tem lugar⁴¹.

Só se não for possível determinar um local de trabalho habitual, por exemplo, se o condutor desempenhar um número igual de tarefas em vários Estados-Membros, é que o país onde o contrato de trabalho foi celebrado se tornará um fator relevante. O TJUE insiste em que o local de contratação é apenas um fator subsidiário, que se torna relevante em circunstâncias em que não é possível identificar um local de trabalho habitual. Considerando que o Tribunal tem uma interpretação alargada dos elementos que constituem um local de trabalho habitual⁴², só raramente deverá ser necessário recorrer ao local de contratação.

A cláusula de conexão mais estreita descrita no ponto 4 supra deve ser aplicada por um juiz, em função das circunstâncias específicas de cada caso. O TJUE decidiu, por exemplo, que o local de trabalho habitual pode ser afastado tendo em conta outros elementos, como o local

³⁸ *Voogsgeerd C-384/10*.

³⁹ *Koelzsch C-29/10* de 15.03.2011, n.º 46.

⁴⁰ *Koelzsch, n.º 49* e *Voogsgeerd C-384/10*.

⁴¹ Ver Comissão Administrativa para a Coordenação dos Sistemas de Segurança Social (dezembro de 2013), *Guia prático sobre a legislação aplicável*, p. 29 e 30.

⁴² *Koelzsch C29/10*.

onde o trabalhador paga o imposto sobre o rendimento, o local onde está coberto pela segurança social, os regimes de pensões, de doença e de invalidez⁴³.

O local de trabalho habitual não se altera se o trabalhador for contratado temporariamente noutro país. Por outras palavras, a lei do local de trabalho habitual do trabalhador continua a reger o contrato de trabalho durante a sua missão temporária noutro Estado-Membro. Roma I especifica que uma missão é temporária quando o trabalhador deve retomar o seu trabalho no país de origem após ter efectuado as tarefas no estrangeiro⁴⁴. Este ponto está refletido na *diretiva relativa ao* destacamento de trabalhadores: se os laços com o local de trabalho habitual forem cortados, a afetação temporária deve, de facto, ser considerada como uma mudança do local de trabalho habitual. O condutor deve então ser empregado ao abrigo da legislação desse novo Estado-Membro. Por exemplo, no momento da contratação, um condutor desempenhava habitualmente as suas funções no Estado-Membro A. Posteriormente, o condutor desloca-se para o Estado-Membro B, a fim de desempenhar de forma permanente um novo conjunto de funções nesse território ou a partir dele, sem qualquer ligação ou com pouca ligação ao Estado-Membro A. Nessa situação, o local de trabalho habitual mudou do Estado-Membro A para o Estado-Membro B.

1. O local a partir do qual o trabalhador efectua as suas tarefas.
2. O local onde o trabalhador recebe instruções relativas às suas tarefas e organiza o seu trabalho.
3. O local onde se encontram as suas ferramentas de trabalho.
4. O local onde o transporte é efectuado principalmente.
5. O local onde as mercadorias são descarregadas.
6. O local para onde o trabalhador regressa após a conclusão das suas tarefas.

Caixa 7 - Indicações para determinar o local de trabalho habitual dos condutores

⁴³ Para 41 *Schlecker C-64/12*.

⁴⁴ *Considerando 36 do Regulamento 593/2008*