



PROJETO DE DECRETO-LEI QUE PROCEDE À SEGUNDA ALTERAÇÃO AO DECRETO-LEI N.º 239/2003, DE 4 DE OUTUBRO, ALTERADO PELO DECRETO-LEI N.º 145/2008, DE 28 DE JULHO, QUE ESTABELECE O REGIME JURÍDICO DO CONTRATO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO NACIONAL DE MERCADORIAS

(Projeto de diploma para apreciação pública)

ÍNDICE

– Despacho	2
– Projeto de decreto-lei que procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2008, de 28 de julho, que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias	2

Despacho

Nos termos do disposto na alínea *b*) do número 1 do artigo 472.º e do número 2 do artigo 473.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, para efeitos do disposto no número 1 do artigo 72.º do Decreto-Lei n.º 169-B/2020, de 3 de dezembro, determina-se o seguinte:

1- A publicação em separata do *Boletim do Trabalho e Emprego* do projeto de decreto-lei que procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2008, de 28 de julho, que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias.

2- O prazo de apreciação pública do projeto é de 20 dias, a contar da data da publicação.

3- Os pareceres devem ser enviados diretamente ao Gabinete do Ministro das Infraestruturas e Habitação.

Lisboa, 8 de abril de 2021 - O Ministro das Infraestruturas e da Habitação, *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Projeto de decreto-lei que procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2008, de 28 de julho, que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias

O Governo criou o grupo de trabalho para a avaliação das condições de cargas e descargas nos operadores logísticos e portos marítimos, através do Despacho n.º 7580-A/2019, de 26 de agosto, com o objetivo de avaliar o funcionamento das operações de carga e descarga no transporte rodoviário de mercadorias, visando a sua regulamentação.

O referido grupo de trabalho, coordenado por um representante da área governativa das infraestruturas e da habitação, e composto por intervenientes relevantes do setor do transporte rodoviário de mercadorias, incluindo associações representativas dos transportadores, associações representativas das empresas de distribuição, carregadores e associações sindicais, decidiu propor ao Governo um modelo de autorregulamentação para as matérias em referência, incluindo, para além das operações de carga e descarga, a regulação e regulamentação dos respetivos tempos de espera

Assim, no dia 2 de dezembro de 2019, os membros do referido grupo de trabalho celebraram um acordo-quadro que incluiu, de acordo com o modelo de autorregulamentação consensualizado, entre outras, as matérias relativas aos tempos de espera e cargas e descargas, considerando a clarificação da responsabilidade dos diversos intervenientes nas operações de transporte, no âmbito da cadeia logística e,

ainda, a regulamentação social e laboral, nomeadamente o contrato coletivo de trabalho vertical em vigor, no que respeita aos motoristas do transporte rodoviário de mercadorias.

Este acordo-quadro previa a criação e funcionamento de uma comissão de acompanhamento para avaliação do modelo de autorregulamentação consensualizado, que vigorou durante um período probatório, inicialmente estabelecido entre 6 de janeiro e 30 de junho de 2020 e depois, por força dos condicionalismos impostos pela pandemia da doença COVID-19, até setembro de 2020. Esta comissão de acompanhamento entregou ao Governo um relatório final, datado de 12 de outubro de 2020, apresentando as suas conclusões e propostas de atuação.

Decorrido o referido período probatório e recolhida evidência empírica sobre a aplicabilidade e eficácia das cláusulas acordadas, cumpria ponderar se o modelo de autorregulamentação seria suficiente ou se subsistem matérias que, tendo em conta os objetivos de política pública definidos pelo Governo, aconselhem uma intervenção legislativa.

Ora, de acordo com a análise da comissão de acompanhamento da implementação do acordo-quadro, os resultados, obtidos com base em dados recolhidos através de formulários, questionários e ações de fiscalização, têm vindo a revelar-se insuficientes para o cumprimento dos objetivos de política pública assumidos como pressupostos do referido acordo-quadro. Ademais, tem-se verificado que os tempos de espera excessivos se têm revelado prejudiciais para a economia nacional e para a produtividade empresarial.

Face à circunstância descrita, considera-se adequado proceder à alteração do teor atual do Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, consagrando normativos relativos às matérias relacionadas com cargas e descargas, tempos de espera, fiscalização e regime sancionatório.

O presente decreto-lei tem em conta que o contrato de transporte rodoviário de mercadorias é um contrato de direito privado, pelo que se conforma, designadamente, com os limites consagrados no artigo 61.º da Constituição.

Assim, considerando os limites constitucionais quanto à liberdade de iniciativa económica privada, as normas relativas à responsabilidade pelas operações de carga e descarga são estabelecidas a nível supletivo, deixando margem para que as partes, no âmbito da sua liberdade de auto-organização, possam convencionar em sentido contrário. Por outro lado, tendo em conta a necessidade de preservar as regras relativas à segurança no trabalho, caso o transportador assumira tal responsabilidade, deve assegurar que os trabalhadores responsáveis pelas operações em causa - expressamente contratados para o efeito - recebam a formação profissional adequada.

No que respeita aos tempos de espera, consagrando o princípio da reciprocidade, estabelece-se o regime indemnizatório, por incumprimento contratual, e não sancionatório, com base nas tabelas já testadas no acordo-quadro em vigor.

O regime sancionatório está de acordo com o regime geral, respeitando os respetivos limites, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.

Assim:

Nos termos da alínea *a)* do número 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2008, de 28 de julho, que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro

O artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

O presente diploma estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias e das operações de carga e descarga de mercadorias realizadas em território nacional, incluindo dos tempos de espera, sejam elas relacionadas com transportes nacionais ou internacionais.»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro

São aditados ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual, os artigos 23.º-A, 23.º-B, 23.º-C, 23.º-D, 23.º-E, 23.º-F, 23.º-G, 23.º-H e 23.º-I, com a seguinte redação:

«Artigo 23.º-A

Tempo de espera

1- Considera-se tempo de espera o período durante o qual o motorista se encontra parqueado nas instalações do cliente e disponível para:

a) Que seja dado início às operações de carga e descarga, o que corresponde ao tempo de espera inicial; ou

b) Sair das instalações do cliente depois de efetuada a operação de carga ou de descarga, o que corresponde ao tempo de espera final.

2- O tempo máximo de espera estabelecido para realizar cada operação de carga e de descarga da mercadoria, que inclui o tempo de espera inicial e o tempo de espera final, é de duas horas, contabilizadas a partir da hora previamente acordada ou agendada entre o expedidor, o destinatário e o transportador.

3- Caso não tenha sido acordada ou agendada uma hora determinada e a viatura se apresente nas instalações em que a operação de carga ou de descarga deve ter lugar, a contagem do tempo de espera inicia-se a partir da hora de registo da viatura no sistema do carregador, do expedidor ou do destinatário, salvo quanto às entregas a lojas.

4- O tempo de espera não inclui o tempo necessário à operação de carga e descarga, salvo se contratualizado em sentido diferente entre as partes.

5- A operação de carga e de descarga deve ser agendada com:

a) 24 horas de antecedência, para o transporte nacional, ou no dia útil precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas;

b) 48 horas de antecedência, para o transporte entre Portugal e Espanha, ou no dia útil precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas; e

c) 72 horas para os restantes transportes internacionais.

6- Não obstante o disposto no número anterior, deve atender-se a situações de exceção, nomeadamente situações de rutura, intervenções urgentes, intervenções técnicas ou questões de segurança, que limitem a atividade normal e não permitam obedecer à antecedência normal do planeamento.

7- No caso de o cliente ter informado o transportador sobre o horário de funcionamento do local onde a carga ou a descarga tem lugar e o motorista lá se apresente em momento prévio ao agendado ou durante o respetivo período de encerramento, o tempo de espera só tem início após a indicação de novo horário de agendamento.

8- O período máximo de espera de duas horas não se aplica aos contratos em vigor que disponham em sentido diferente nesta matéria.

Artigo 23.º-B

Responsabilidade pelo tempo de espera

1- A responsabilidade relativa ao tempo de espera assenta no princípio da reciprocidade e aplica-se em caso de incumprimento por parte do carregador, do expedidor, do destinatário ou do transportador.

2- Não obstante o disposto no número anterior, é da responsabilidade do expedidor ou do destinatário, conforme se trate de carga ou descarga, respetivamente, garantir que todos os procedimentos necessários a estas operações, nomeadamente os administrativos e aduaneiros, são antecipada e atempadamente cumpridos por forma a respeitar o período de espera de duas horas.

3- Excetua-se do disposto nos números anteriores o transporte de produtos perecíveis que, pela sua natureza, possa ser agendado em prazo inferior ao das 24 horas.

4- Quando o tempo de espera de duas horas seja ultrapassado por motivo respeitante ao expedidor ou ao destinatário, o transportador tem direito a uma indemnização pelo tempo de paralisação do veículo, por cada hora ou fração, até ao limite de 10 horas, tendo por referência a tabela constante do anexo ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

5- Se a paralisação do veículo for superior a 10 horas por motivo não imputável ao transportador, este tem direito a uma indemnização de acordo com os valores da tabela referida, por cada hora ou fração, acrescidos de 25 % até ao final da paralisação.

6- Sem prejuízo do estabelecido no artigo 19.º, caso se verifique a demora na apresentação da viatura para carregamento ou entrega da carga por motivo imputável ao transpor-

tador, o carregador, o expedidor ou o destinatário, consoante o caso, têm direito a uma ser indemnização de acordo com os valores da tabela constante do anexo ao presente diploma.

7- Se a demora na entrega da carga pelo transportador for superior a 10 horas, o carregador, o expedidor ou o destinatário, consoante o caso, têm direito a uma indemnização de acordo com os valores da tabela referida, por cada hora ou fração, acrescidos de 25 % até à concretização da entrega.

8- Os tempos máximos de espera não se aplicam às instalações fabris, quando a origem e o destino das mercadorias sejam terminais portuários, e aos terminais de graneis sólidos e multiusos.

9- O direito ao pedido de indemnização referido nos números 4, 5, 6 e 7 prescreve no prazo de um ano, contado a partir da data da operação de carga ou de descarga que lhe dá origem.

Artigo 23.º-C

Cargas e descargas

1- As operações de carga e de descarga de mercadorias devem ser realizadas pelo expedidor ou pelo destinatário da mercadoria, consoante se trate de carga ou descarga, respetivamente, salvo nos casos previstos na regulamentação coletiva de trabalho em vigor ou nos casos em que exista disposição contratual expressa em sentido contrário.

2- Nas situações referidas no número anterior, o expedidor ou o destinatário da mercadoria, consoante o caso, devem recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação para o efeito.

3- Nos termos da regulamentação coletiva de trabalho em vigor, o motorista da empresa de transporte de mercadorias pode:

a) Realizar operações de carga e de descarga na distribuição das mercadorias, entendendo-se como tal a distribuição das mercadorias dos armazéns centrais para as respetivas lojas, mudanças e porta-a-porta;

b) Por razões de segurança, em função da formação específica recebida e da utilização de equipamento específico, proceder às operações de carga e descarga de transporte de combustíveis, granéis e porta-automóveis, sem prejuízo de disposições específicas em matéria de mercadorias de matérias perigosas.

4- As operações de descarga nas lojas referidas na alínea a) do número anterior só podem ser realizadas pelo motorista com a presença de outra pessoa, sem prejuízo do disposto no número 10.

5- Caso se verifique a existência de danos decorrentes da realização das operações de carga e de descarga, os mesmos são da responsabilidade daquele a quem cabe a sua execução, conforme estabelecido no número 1.

6- Quando a operação de carga e de descarga seja efetuada pelo motorista, nos termos em que a mesma é permitida na regulamentação coletiva de trabalho em vigor, o expedidor ou o destinatário devem disponibilizar todos os meios necessários que possibilitem essa operação, assegurando todas as condições de segurança.

7- As operações que se realizem dentro do veículo, necessárias à carga ou à descarga da mercadoria, são da responsabilidade de quem as realiza, devendo, no entanto, o expedidor e o destinatário colocar à disposição do operador todos os meios necessários à operação e informar o motorista quanto aos meios mecânicos disponíveis e quanto às instruções de segurança a ter em conta no seu manuseio.

8- Excetua-se do disposto no número anterior as operações de carga e de descarga na estiva e amarração, no âmbito das quais o motorista que às mesmas assiste deve aconselhar e intervir.

9- As operações de carga e de descarga realizadas fora do período normal de funcionamento das instalações do expedidor ou do destinatário são obrigatoriamente acompanhadas por representantes destes, que procedem à abertura e ao encerramento das instalações.

10- Nos terminais portuários de contentores, em que a operação de receção tenha sido previamente anunciada e aceite pelo terminal, após o registo de entrada em parque de espera do veículo, se o tempo de paralisação ultrapassar duas horas, excluindo as horas de refeição do terminal, e esta não for da responsabilidade do transportador ou do seu cliente, deve o terminal dar imediata prioridade à descarga do contentor, salvo motivo de força maior que o impeça.

Artigo 23.º-D

Cargas e descargas de mercadorias de matérias perigosas

1- O trabalhador motorista que transporte matérias perigosas efetua a respetiva operação de carga e descarga quando, por razões de segurança, em função da formação específica recebida e da utilização de equipamento específico, tais operações tenham de ser realizadas pelo trabalhador, designadamente no caso de transporte de mercadorias perigosas, líquidas e gasosas, a granel, transportadas em cisternas.

2- O trabalhador motorista deve, sempre que solicitado, proceder à emissão de documentação, designadamente de guia de entrega e de nota de receção de mercadoria.

3- Sempre que nos postos de abastecimento exista tecnologia que permita efetuar a medição do nível de combustível de modo automatizado não pode ser exigido ao motorista a realização manual daquela operação.

Artigo 23.º-E

Condições dos motoristas durante o tempo de espera

1- O trabalhador motorista tem direito à prestação do trabalho em condições que respeitem a sua segurança e a sua saúde, asseguradas pelo empregador ou, nas situações identificadas pela lei, pela pessoa, individual ou coletiva, que detenha a gestão das instalações em que a atividade é desenvolvida, conforme disposto nos artigos 15.º e 16.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

2- Os locais onde o trabalhador motorista deve aguardar pela carga e pela descarga da mercadoria devem ser providos de instalações sanitárias e locais de espera com condições de higiene e salubridade, salvo quando tal não seja possível por

razões operacionais, caso em que deve ser facultado o acesso às instalações que o expedidor ou o destinatário coloque à disposição dos seus trabalhadores para os referidos efeitos.

Artigo 23.º-F

Fiscalização

1- É competente para a fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (IMT, IP), sem prejuízo da competência fiscalizadora específica atribuída a outras entidades.

2- As entidades referidas no número anterior podem proceder, junto das pessoas singulares ou coletivas que efetuam os serviços a que se refere o presente diploma, a todas as investigações e verificações necessárias para o exercício da sua competência fiscalizadora.

Artigo 23.º-G

Contraordenações

1- A violação do disposto nos números 2 a 5 e 7 do artigo 4.º-A e nos números 1 e 2 do artigo 23.º-C é punível com coima de (euro) 1250 a (euro) 3740 ou de (euro) 5000 a (euro) 15 000, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.

2- A violação das normas contidas nos números 5, 6 e 8 do artigo 23.º-C é punível com coima de (euro) 1000 a (euro) 3000 ou de (euro) 3000 a (euro) 9000, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.

3- A violação da norma contida no número 9 do artigo 23.º-C é punível com coima de (euro) 1250 a (euro) 3740.

4- A tentativa e a negligência são puníveis, sendo os limites máximo e mínimo da coima reduzidos para metade.

Artigo 23.º-H

Processamento das contraordenações

1- O processamento das contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, IP.

2- A aplicação das coimas é da competência do conselho diretivo do IMT, IP.

3- O IMT, IP, organiza o registo das infrações cometidas nos termos da legislação em vigor.

Artigo 23.º-I

Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 40 % para o IMT, IP, ou para as entidades fiscalizadoras autuantes, consoante o caso;
- b) 60 % para o Estado.»

Artigo 4.º

Aditamento de anexo ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro

É aditado um anexo ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual, com a redação constante do anexo I ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 5.º

Alteração sistemática ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro

É aditado ao Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual, o capítulo IV, com a epígrafe «Das operações de carga e descarga», que integra os artigos 23.º-A a 23.º-I, sendo o atual capítulo IV renumerado como capítulo V.

Artigo 6.º

Norma revogatória

São revogados os números 8 e 9 do artigo 4.º-A do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, na sua redação atual.

Artigo 7.º

Republicação

É republicado, no anexo II ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

ANEXO I

(A que se refere o artigo 4.º)

Tabela

Categoria	Nacional	Ibérico	Internacional
Veículos com peso igual ou superior a 2,5 toneladas e até 3,5 toneladas	12 €/hora	13 €/hora	14 €/hora
Veículos com peso superior a 3,5 toneladas e até 7,5 toneladas	15 €/hora	16 €/hora	17 €/hora
Veículos com peso superior a 7,5 toneladas e até 11 toneladas	18 €/hora	19,5 €/hora	21 €/hora
Veículos pesados com peso superior a 11 toneladas e até 19 toneladas	24 €/hora	25,50 €/hora	27,50 €/hora
Veículos pesados com peso superior a 19 toneladas e até 26 toneladas	26 €/hora	28 €/hora	30 €/hora
Veículos pesados com peso superior a 26 toneladas e até 44 toneladas	30 €/hora	32,5 €/hora	35 €/hora
Veículos pesados com peso superior a 44 toneladas	34 €/hora	37 €/hora	40 €/hora

ANEXO II

(A que se refere o artigo 7.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro

Informações:

DSATD: Praça de Londres, 2, 4.º - Telefone 21 115 50 00

Execução gráfica: Gabinete de Estratégia e Planeamento/Direção de Serviços de Apoio Técnico e Documentação - *Depósito legal n.º 25 515/89*