



## Perguntas e Respostas sobre o destacamento de condutores ao abrigo da Diretiva (UE) 2020/1057 no contexto do transporte de mercadorias<sup>1</sup>

***DECLARAÇÃO DE EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE: O presente guia foi elaborado pelos serviços da Comissão e não vincula a Comissão Europeia. Apenas o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para interpretar perentoriamente o direito da União.***

### CRITÉRIOS GERAIS para determinar em que condições um condutor está ou não destacado ao abrigo da Diretiva (UE) 2020/1057

A Diretiva (UE) 2020/1057<sup>2</sup> (também referida como «a diretiva») estabelece regras específicas no que diz respeito à Diretiva 96/71/CE<sup>3</sup> e à Diretiva 2014/67/UE<sup>4</sup>, que constituem ambos atos legislativos relativos ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços. Estabelece uma distinção entre os tipos de operações de transporte a que se devem aplicar as regras em matéria de destacamento e aqueles a que as regras em matéria de destacamento não são aplicáveis. O critério geral desta distinção é o grau de conexão com o território do Estado-Membro de acolhimento<sup>5</sup>.

Mais especificamente, decorre da Diretiva (UE) 2020/1057 que os condutores que efetuam operações de transporte em Estados-Membros diferentes do Estado-Membro em que o empregador do condutor tem o seu estabelecimento **se encontram destacados** quando realizam as seguintes operações:

---

<sup>1</sup> O presente guia refere-se apenas a perguntas e respostas sobre o destacamento de condutores no contexto do transporte rodoviário de mercadorias. Será preparada outra série de perguntas e respostas alusivas ao mesmo tema, mas que incidirá sobre as regras relativas ao transporte de passageiros.

<sup>2</sup> Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que diz respeito à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores no setor dos transportes rodoviários e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e ao Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 249 de 31.7.2020, p. 49).

<sup>3</sup> Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>4</sup> Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, respeitante à execução da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno (JO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

<sup>5</sup> Considerando 9 da Diretiva (UE) 2020/1057: «O equilíbrio das regras específicas sobre o destacamento deverá assentar na existência de uma ligação suficiente entre o condutor, o serviço prestado e o território do Estado-Membro de acolhimento. Para facilitar a aplicação dessas regras, deverá ser feita uma distinção entre diferentes tipos de operações de transporte em função do grau de ligação ao território do Estado-Membro de acolhimento.»

- 1) **operações de tráfego terceiro**<sup>6</sup> – entendidas como operações de transporte efetuadas entre dois Estados-Membros, ou entre um Estado-Membro e um país terceiro, não sendo nenhum deles o país de estabelecimento<sup>7</sup> do operador que efetua essas operações;
- 2) **operações de cabotagem** – entendidas como operações de transporte nacional por conta de outrem, efetuadas a título temporário no território de um Estado-Membro por um operador estabelecido noutro Estado-Membro<sup>8</sup>.

O condutor **não** é considerado **destacado** quando executa:

- 1) **operações de transporte bilateral internacional**<sup>9</sup> – entendidas como operações de transporte baseadas num contrato de transporte do Estado-Membro em que o operador está estabelecido (Estado-Membro de estabelecimento) para outro Estado-Membro ou para um país terceiro, ou a partir de outro Estado-Membro ou de um país terceiro para o Estado-Membro de estabelecimento;
- 2) **atividades adicionais limitadas de carga e/ou descarga**<sup>10</sup> (isto é, operações de tráfego terceiro, tal como acima descritas) realizadas no contexto de operações bilaterais nos Estados-Membros ou países terceiros que o condutor atravessa;
- 3) **trânsito**<sup>11</sup> através do território de um Estado-Membro sem exercer qualquer atividade de carga ou descarga;
- 4) **parte inicial ou final de uma operação de transporte combinado**<sup>12</sup>, tal como definida na Diretiva 92/106/CEE do Conselho<sup>13</sup>, no caso de o trajeto rodoviário, por si só, consistir numa operação de transporte internacional bilateral.

## **OBRIGAÇÕES ADMINISTRATIVAS do operador antes, durante e após o destacamento**

A Diretiva (UE) 2020/1057, no seu artigo 1.º, n.ºs 11 e 12, especifica os requisitos administrativos que os operadores devem cumprir para provar o cumprimento das regras em matéria de destacamento de condutores.

### **Antes do destacamento, o operador deve:**

- apresentar uma declaração de destacamento às autoridades de um Estado-Membro para o qual o condutor seja destacado;
- o mais tardar no início do destacamento;
- recorrendo à interface pública multilingue ligada ao sistema de Informação do Mercado Interno (IMI);

### **Conteúdo da declaração de destacamento:**

---

<sup>6</sup> Referidas como «operações de transporte internacional não bilateral» nos considerandos 12 e 13 da diretiva.

<sup>7</sup> O Estado-Membro de estabelecimento é definido no artigo 2.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

<sup>8</sup> As operações de cabotagem relativas ao transporte de mercadorias são definidas na diretiva por referência ao Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>9</sup> Considerando 10 e artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, da Diretiva (UE) 2020/1057;

<sup>10</sup> Artigo 1.º, n.º 3, terceiro parágrafo, da Diretiva (UE) 2020/1057;

<sup>11</sup> Considerando 11 e artigo 1.º, n.º 5, da Diretiva (UE) 2020/1057;

<sup>12</sup> Considerando 12 e artigo 1.º, n.º 6, da Diretiva (UE) 2020/1057;

<sup>13</sup> 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 (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

1. os dados de identificação do operador, pelo menos, sob a forma do número da licença comunitária, quando disponível;
2. os dados de contacto de um gestor de transportes ou de outra pessoa de contacto no Estado-Membro de estabelecimento para estabelecer a ligação com as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento em que os serviços são prestados e para enviar e receber documentos ou comunicações;
3. a identidade do condutor, o endereço da residência e o número da sua carta de condução;
4. a data de início do contrato de trabalho do condutor e a lei que lhe é aplicável;
5. as datas previstas para o início e o fim do destacamento;
6. os números de matrícula dos veículos;
7. o tipo de serviços prestados (por exemplo, transporte de mercadorias, transporte de passageiros, transporte internacional, ou operações de cabotagem).

**Durante o destacamento, o operador deve:**

- assegurar que os condutores têm à sua disposição os seguintes documentos:
  - a declaração de destacamento, em papel ou em formato eletrónico;
  - prova das operações de transporte realizadas no Estado-Membro de acolhimento, como uma guia de remessa eletrónica (e-CMR)
  - os registos dos tacógrafos (em especial os símbolos de país dos Estados-Membros em que o condutor efetuou operações de transporte).

**Após o destacamento, o operador deve:**

- no prazo máximo de oito semanas a contar da receção do pedido do Estado-Membro de acolhimento, enviar, através da interface pública ligada ao IMI, os documentos solicitados, tais como:
  - registos dos tacógrafos;
  - guias de remessa;
  - documentação relativa à remuneração do condutor no que respeita ao período de destacamento;
  - o contrato de trabalho;
  - folhas de presença relativas ao trabalho do condutor;
  - prova do pagamento da remuneração do condutor.











As autoridades dos Estados-Membros não podem impor aos operadores requisitos administrativos adicionais para além dos especificados na diretiva, com vista a verificar o cumprimento das suas disposições.

## **CENÁRIOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE**

As secções seguintes explicam e ilustram a forma como as regras de destacamento se aplicam em diferentes cenários de operação de transporte:

- I. BILATERAL
- II. TRÁFEGO TERCEIRO
- III. CABOTAGEM
- IV. TRÂNSITO
- V. DESLOCAÇÕES SEM CARGA

**Legenda:**

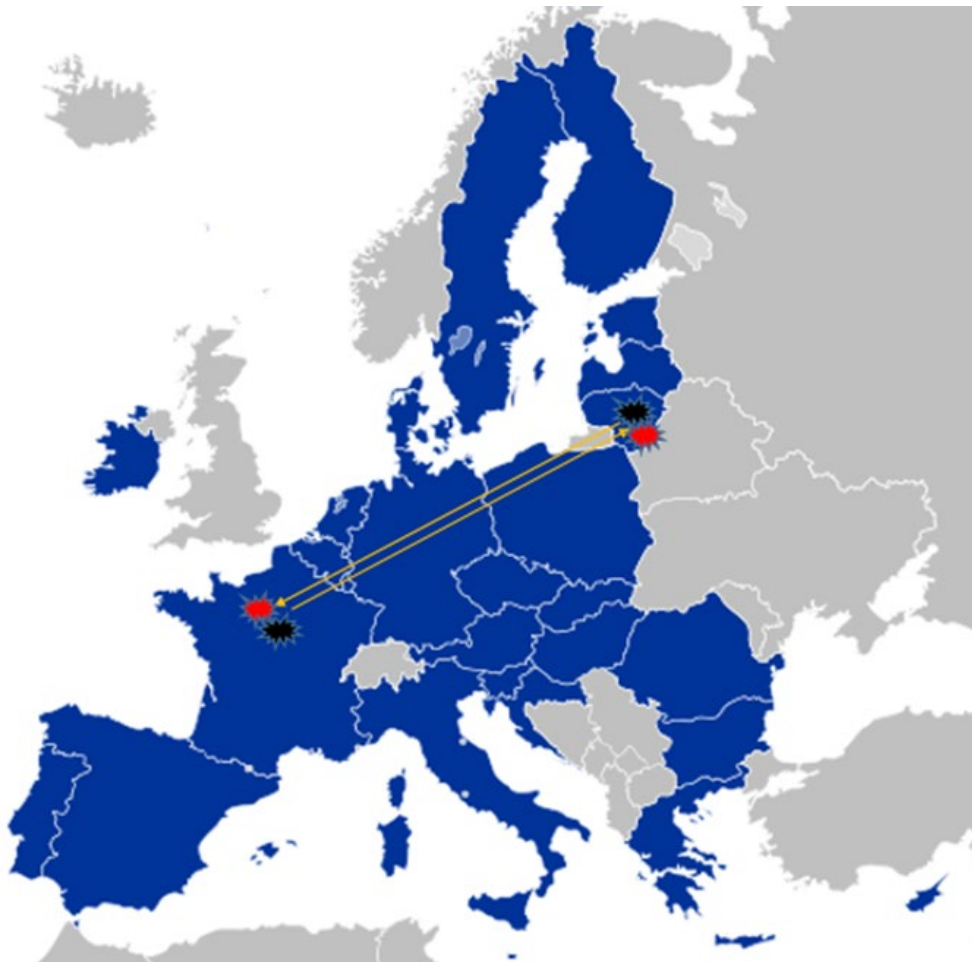
-  Início do transporte e da carga
-  Descarga e fim do transporte
-  Carregamento da primeira operação adicional
-  Descarga da primeira operação adicional
-  Carregamento da segunda operação adicional
-  Descarga da segunda operação adicional
-  Operação bilateral
-  Operação adicional de transporte isento
-  Operação de transporte não isento
-  Trajeto de trânsito sem carga

## I. BILATERAL

### 1. *Quais são as operações de transporte bilateral internacional isentas das regras de destacamento?*

#### **Cenário 1: Duas operações bilaterais**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida na Lituânia (LT) conduz um caminhão carregado com mercadorias de Vilnius (LT) para Paris (FR). O condutor descarrega todas as mercadorias em Paris. Em seguida, na viagem de regresso, o condutor carrega mercadorias em Paris para as entregar em Vilnius (LT).*



**Conclusão:** O condutor efetuou duas operações de transporte bilaterais: da LT (Estado-Membro de estabelecimento) até FR (país de acolhimento) e o regresso, de FR para a LT. Por conseguinte, o condutor não esteve sujeito às regras de destacamento durante toda a viagem.

## **Cenário 2: operações bilaterais com três locais de descarga**

Um condutor empregado por uma empresa estabelecida na Lituânia (LT) carrega um caminhão com mercadorias em Vilnius (LT). Em seguida, conduz até Berlim (DE) onde descarrega 1/3 das mercadorias e depois segue para Antuérpia (BE) onde descarrega mais 1/3 das mercadorias. Conduz depois até Lyon (FR) e descarrega o 1/3 remanescente das mercadorias.



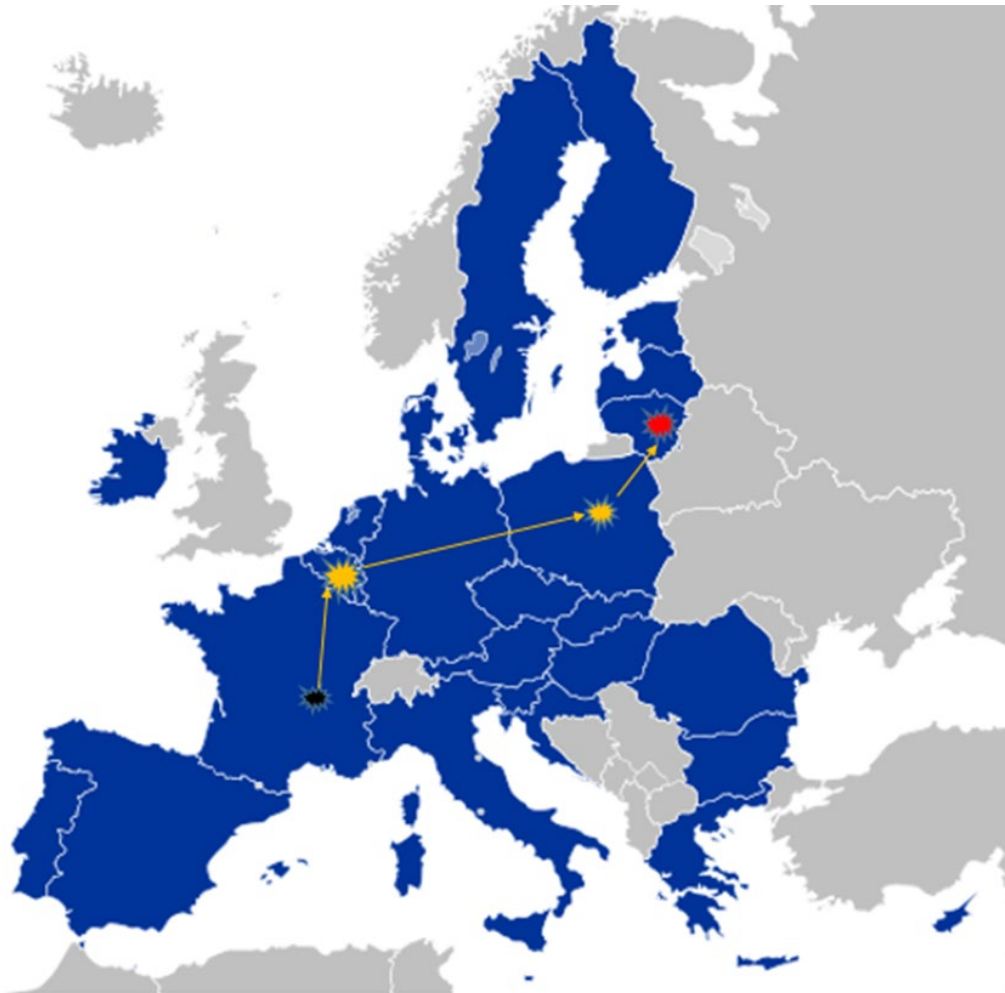
Conclusão: O condutor realizou 3 operações bilaterais num trajeto. A viagem começou com o carregamento do caminhão com mercadorias na LT (Estado-Membro de estabelecimento), mercadorias essas que foram descarregadas em 3 países diferentes (descarga parcial de mercadorias na DE, na BE e na FR). Uma vez que várias operações de transporte bilateral isento (ou seja, cada uma delas com uma guia de remessa separada) foram efetuadas numa só viagem<sup>14</sup>, o condutor não esteve sujeito a regras de destacamento durante a totalidade da viagem.

---

<sup>14</sup> Considerando 10 da Diretiva (UE) 2020/1057: «Quando os condutores efetuam operações de transporte bilaterais do Estado-Membro onde a empresa está estabelecida (Estado-Membro de estabelecimento) para o território de outro Estado-Membro, de um país terceiro ou de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento, a natureza do serviço está estreitamente relacionada com o Estado-Membro de estabelecimento. É possível que os condutores efetuem diversas operações de transporte bilaterais durante uma viagem.»

### **Cenário 3: operações bilaterais com três locais de carga**

*Após ter efetuado as operações descritas no cenário 2, no trajeto para a LT, o condutor empregado pela empresa estabelecida na Lituânia (LT) carrega um terço do caminhão com mercadorias em Lyon (FR). Em seguida, conduz até Bruxelas (BE) e carrega 1/3 do caminhão com mercadorias, seguindo depois para Varsóvia (PL) onde carrega o 1/3 remanescente do caminhão com mercadorias. Posteriormente, o condutor prossegue para Vilnius (LT) onde descarrega todas as mercadorias.*



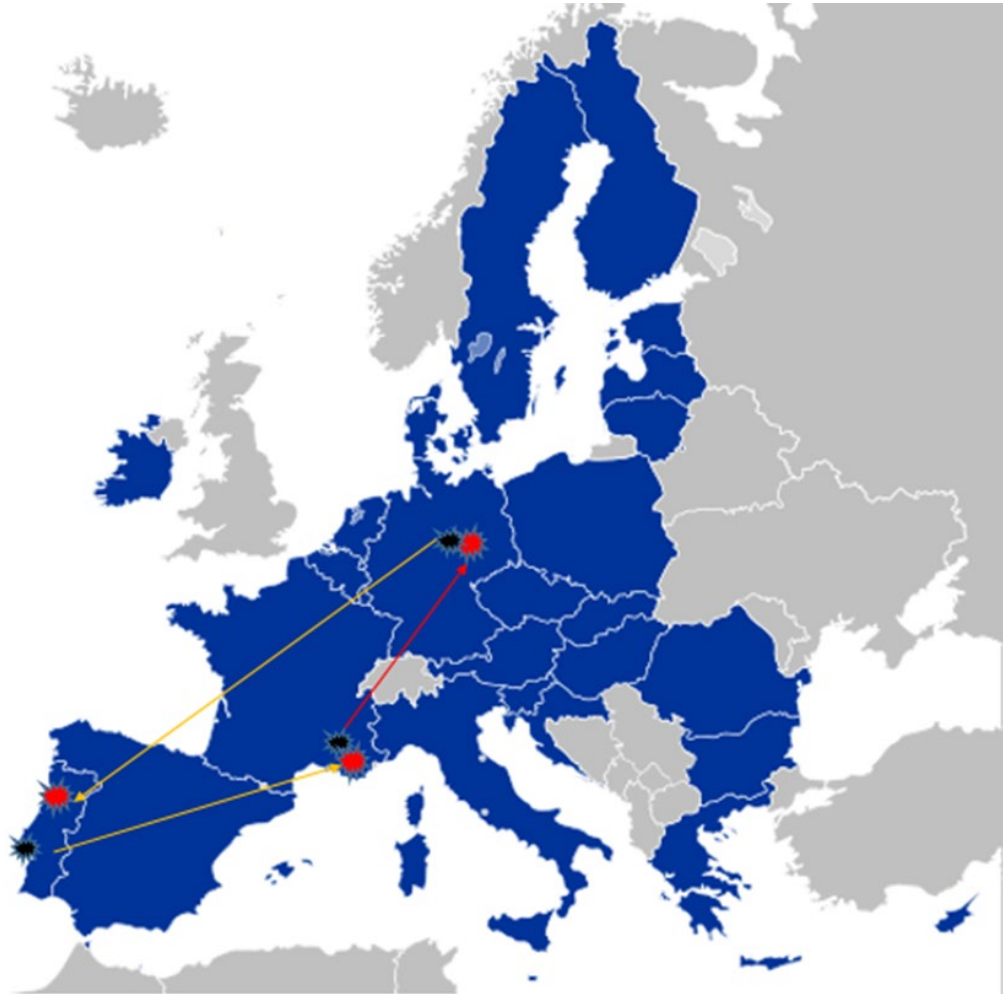
Conclusão: O condutor realizou 3 operações bilaterais durante uma viagem de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento. Uma vez que várias operações de transporte bilateral isento (ou seja, cada uma delas com uma guia de remessa separada) foram efetuadas durante uma só viagem, o condutor não esteve sujeito às regras de destacamento durante a totalidade da viagem.

## II. TRÁFEGO TERCEIRO

### 2. Os condutores que efetuam operações de tráfego terceiro estão sujeitos às regras em matéria de destacamento de condutores?

#### **Cenário 4:** tráfego terceiro entre duas operações bilaterais

Um condutor empregado por uma empresa estabelecida em Portugal (PT) conduz um camião cheio de mercadorias de Lisboa (PT) até Marselha (FR). O condutor descarrega as mercadorias em Marselha. Em Marselha (FR), o condutor carrega o camião com mercadorias e descarrega-as em Berlim (DE). Em Berlim, o condutor carrega o camião de mercadorias e descarrega-as no Porto (PT).



**Conclusão:** O condutor realizou duas operações bilaterais distintas e uma operação de tráfego terceiro. A primeira operação bilateral teve início em PT (Estado-Membro de estabelecimento) com o carregamento das mercadorias e terminou em FR com a descarga dessas mercadorias. A segunda operação bilateral ocorreu desde o carregamento das mercadorias na Alemanha até à sua descarga em PT (Estado-Membro de estabelecimento). Durante as duas operações bilaterais, o condutor não esteve sujeito às regras de destacamento. A operação de carregamento de mercadorias em França e descarga na Alemanha constituiu uma operação de tráfego terceiro não relacionada com nenhuma das duas operações bilaterais. Por conseguinte, o condutor começa por ser destacado para FR após o termo da operação bilateral quando começa a conduzir para o ponto de carga para carregar as mercadorias a transportar no contexto de operações de tráfego terceiro. O destacamento para FR termina quando o condutor sai do território francês. Em seguida, o condutor é considerado destacado para a Alemanha, desde a entrada no território da Alemanha até à descarga das mercadorias neste Estado-Membro.



**Cenário 5: tráfego terceiro entre uma operação bilateral e uma viagem sem carga**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida em Portugal (PT) carrega um caminhão com mercadorias em Lisboa (PT) e conduz até Berlim (DE), onde estas mercadorias são descarregadas. Em Berlim (DE), o condutor carrega um caminhão com outras mercadorias e descarrega-as em Madrid (ES). Em seguida, o condutor segue sem carga até Madrid (ES), de regresso ao seu Estado-Membro de estabelecimento (PT).*



Conclusão: O condutor efetuou uma operação de transporte bilateral entre PT e DE, uma operação de tráfego terceiro entre DE e ES e uma viagem de regresso sem carga entre ES e PT. O condutor começa por ser destacado para DE após o termo da operação bilateral, quando começa a conduzir para o ponto de carga para carregar as mercadorias a transportar no contexto de operações de tráfego terceiro entre DE e ES. O destacamento para a DE termina quando o condutor sai do território da Alemanha. Em seguida, o condutor é considerado destacado para ES a partir do momento em que entra no território espanhol até as mercadorias transportadas da DE no âmbito de uma operação de tráfego terceiro terem sido descarregadas e o condutor ter terminado a operação de tráfego terceiro. A viagem de regresso sem carga no território de ES não é considerada um destacamento. O condutor não é considerado destacado em FR ao transitar durante a viagem bilateral de PT para DE nem durante operações de tráfego terceiro entre DE e ES.

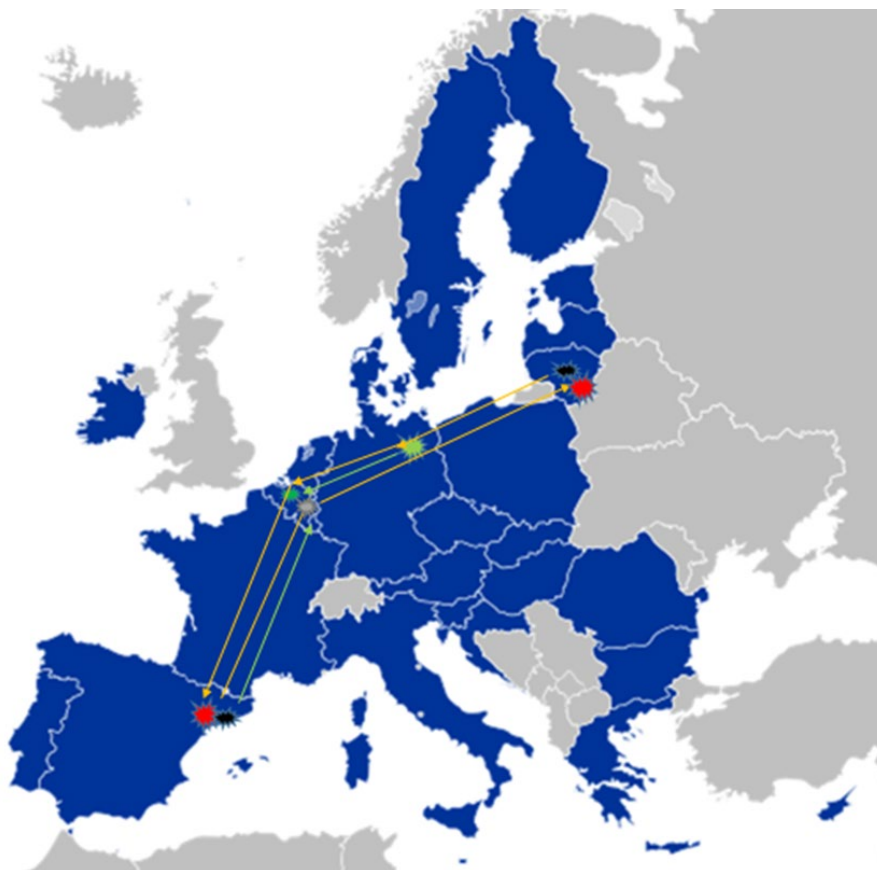
### ***3. Quais são as atividades adicionais limitadas de carga e/ou descarga isentas das regras de destacamento?***

O condutor está isento das regras de destacamento se, no contexto de uma operação de transporte bilateral em curso, realizar igualmente **uma atividade de «tráfego terceiro»** de carga e/ou descarga no Estado-Membro ou país terceiro atravessado pelo condutor, desde que não carregue mercadorias nem as descarregue no mesmo Estado-Membro.

Tal é possível, por exemplo, quando o condutor efetua operações bilaterais sem carga total e, a fim de utilizar a capacidade de carga máxima do veículo, carrega mercadorias adicionais ao longo do percurso. O condutor pode efetuar uma operação de tráfego terceiro isento (ou seja, uma atividade adicional de carga e/ou descarga) durante uma operação bilateral do Estado-Membro de estabelecimento para o Estado-Membro de acolhimento. Se forem efetuadas duas operações bilaterais consecutivas de e para o Estado-Membro de estabelecimento, durante cada uma dessas operações pode ser efetuada uma nova operação de tráfego terceiro isento. Trata-se da chamada **regra 1 +1**.

### **Cenário 6: duas operações bilaterais com dois tráfegos terceiros (1 +1)**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida na Lituânia (LT) carrega ½ caminhão com mercadorias em Viena (LT) e entrega-as em Barcelona (ES). O condutor para em Berlim (DE) e carrega a outra metade do caminhão com mercadorias diferentes. Em seguida, o condutor segue para Bruxelas (BE) e descarrega as mercadorias carregadas em Berlim (DE). Subsequentemente, o condutor prossegue a sua viagem e descarrega em Barcelona (ES) as mercadorias carregadas em Viena (LT). Para a operação bilateral de regresso, o condutor carrega um caminhão completo de mercadorias em Barcelona (ES). O condutor para em Bruxelas onde descarrega metade das mercadorias. O condutor continua até Viena (LT) onde descarrega a restante metade das mercadorias.*



Conclusão: O condutor realizou duas operações de transporte bilateral com uma atividade adicional de carga e/ou descarga (tráfego terceiro) durante cada operação bilateral. A primeira operação bilateral foi realizada entre a LT e a ES, com uma atividade adicional isenta (ou seja, carregar mercadorias na Alemanha e descarregá-las na Bélgica). A segunda operação bilateral (regresso) foi realizada de ES para a LT, com uma atividade adicional isenta (ou seja, carregar mercadorias em ES e descarregar parte das mesmas na BE). O condutor não esteve sujeito a regras de destacamento durante toda a viagem.

Note-se que uma única atividade adicional isenta pode incluir:

- uma ação de carga;
- uma ação de descarga; ou
- uma ação de carga e descarga,

tal como especificado no artigo 1.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2020/1057.

**4. O condutor pode exercer duas atividades adicionais isentas durante uma operação de transporte bilateral de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento, se não tiver sido exercida nenhuma atividade adicional durante a operação bilateral a partir do Estado-Membro de estabelecimento?**

Sim, se o condutor não tiver utilizado a possibilidade de realizar uma atividade adicional isenta de carga e/ou descarga (tráfego terceiro) durante a operação de transporte bilateral do Estado-Membro de estabelecimento e se esta operação for seguida de uma operação bilateral de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento, podem ser realizadas duas atividades adicionais isentas de carga e/ou descarga (tráfego cruzado) durante essa operação bilateral de regresso. Trata-se da chamada **regra 0 +2**.

**Cenário 7: uma operação bilateral com dois tráfegos terceiros (0 +2)**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida na Lituânia (LT) carrega um camião com mercadorias em Vilnius (LT) e entrega-as em Madrid (ES).*

*O condutor carrega então totalmente um camião com mercadorias em Madrid (ES). O condutor para em Bruxelas (BE) para descarregar ¼ dessas mercadorias. Em seguida, o condutor conduz até Berlim (DE) e descarrega ¼ das mercadorias. O condutor continua até Vilnius (LT) onde descarrega a restante metade das mercadorias.*



Conclusão: O condutor realizou duas operações de transporte bilateral com duas atividades adicionais de descarga (tráfego terceiro) durante a operação bilateral de regresso. A primeira operação bilateral foi realizada entre LT e ES, sem quaisquer atividades adicionais. A segunda operação bilateral (de regresso) foi realizada entre ES e LT, com duas atividades adicionais isentas (ou seja, operações de tráfego terceiro entre a ES-BE e a ES-DE, que consistem em duas atividades adicionais de descarga). O condutor não esteve sujeito às regras de destacamento durante toda a viagem.

**Cenário 8: uma operação bilateral com dois tráfegos terceiros (0 +2)**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida na Lituânia (LT) carrega um caminhão completo com mercadorias em Vilnius (LT) e entrega-as em Barcelona (ES). O condutor carrega metade do caminhão com mercadorias em Barcelona (ES) e, em seguida, para em Lyon (FR) e carrega metade do caminhão com outro tipo de mercadorias. Em seguida, o condutor conduz para Bruxelas (BE) e descarrega as mercadorias carregadas em Lyon (FR). O condutor continua então para Berlim (DE) para carregar metade do caminhão com outras mercadorias, que serão descarregadas em Varsóvia (PL). Por último, o condutor segue para Vilnius (LT), onde descarrega as mercadorias carregadas em Barcelona (ES).*



Conclusão: O condutor realizou duas operações de transporte bilateral com duas atividades adicionais, cada uma delas constituída por uma atividade de carga e descarga (tráfego terceiro), durante a operação bilateral de regresso. A primeira operação bilateral foi realizada entre LT e ES, sem qualquer atividade adicional. A segunda operação bilateral (de retorno) foi realizada de ES para LT, com duas atividades adicionais isentas (ou seja, operações de tráfego terceiro entre FR-BE e DE-PL, ambas constituídas por uma atividade adicional de carga e descarga). O condutor não esteve sujeito a regras de destacamento durante toda a viagem.

**5. No caso de mais de uma atividade adicional exercida no âmbito de uma operação de transporte bilateral, qual dessas atividades está isenta e qual está sujeita às regras de destacamento?**

Quando são realizadas múltiplas operações de tráfego terceiro no contexto de uma operação bilateral em curso, a **primeira atividade** (no caso da regra 1+1) ou **as duas primeiras atividades** (no caso da regra 0+2) estão isentas das regras de destacamento. Por conseguinte, quando o operador exerce uma terceira atividade adicional (no cenário 1+1 ou no cenário 0+2), ou mais, essas atividades adicionais deixam de estar isentas, pelo que estão abrangidas pelas regras de destacamento.

**Cenário 9: operação bilateral com um tráfego terceiro isento e um tráfego terceiro não isento**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida na Lituânia (LT) carrega ½ camião com mercadorias em Víliaus (LT), e entrega-as em Madrid (ES). Ao conduzir para Madrid, o condutor para em Varsóvia (PL) para carregar ½ do camião com outras mercadorias que serão descarregadas em Berlim (DE). Depois de descarregar as mercadorias de Varsóvia em Berlim, o condutor carrega ½ camião com outro tipo de mercadorias em Berlim (DE) e descarrega-as em Bruxelas (BE). Em seguida, o condutor prossegue para Madrid (ES) e descarrega as mercadorias carregadas em Víliaus (LT).*



**Conclusão:** O condutor realizou uma operação de transporte bilateral (de LT para ES) e duas atividades adicionais de carga e descarga (operações de tráfego terceiro) durante esta operação bilateral. A primeira atividade adicional de carregamento de mercadorias na PL e descarga das mesmas na Alemanha está isenta das regras de destacamento, ao passo que a segunda atividade adicional de carregamento de mercadorias na DE e descarga na BE é abrangida pelas regras de destacamento. Tal deve-se ao facto de o condutor já ter utilizado a possibilidade de uma atividade adicional de carga e descarga isenta. A situação de destacamento começa a ser aplicada com o carregamento de mercadorias em Berlim (DE) e termina quando essas mercadorias são descarregadas em Bruxelas (BE) – uma vez que o condutor retoma a operação bilateral isenta das regras de destacamento. Por conseguinte, o condutor é considerado destacado para a DE a partir

do momento em que carrega mercadorias em Berlim e deixa de o ser quando sai do território alemão. Em seguida, o condutor é considerado destacado para a BE desde a entrada no território da BE até à descarga das mercadorias em Bruxelas. Após a descarga das mercadorias em Bruxelas, o condutor retoma a operação bilateral, que está isenta das regras de destacamento.

### III. CABOTAGEM

#### **Cenário 10: Duas operações bilaterais + cabotagem**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida em Portugal (PT) carrega um camião com mercadorias em Lisboa (PT) e entrega-as em Hamburgo (DE). Após descarregar mercadorias em Hamburgo (DE), o condutor carrega o camião com novas mercadorias e descarrega-as em Munique (DE). Uma vez em Munique (DE), o condutor carrega o camião com mercadorias que serão entregues em Lisboa (PT).*



Conclusão: O condutor realizou duas operações bilaterais (uma de PT para DE e outra de DE para PT) e uma operação de cabotagem na DE. Considera-se que o condutor está destacado na DE. A situação de destacamento tem início após o termo da operação bilateral (descarga de mercadorias em Hamburgo) quando o condutor começa a conduzir para o ponto de carga das mercadorias para a operação de cabotagem na DE.

O destacamento prossegue com a operação de cabotagem e termina quando as mercadorias são descarregadas e a operação de cabotagem se encontra concluída. O condutor não é considerado destacado para a DE para a parte do trajeto após o termo da operação de cabotagem ou quando começa a trabalhar para a operação bilateral de regresso (ou seja: quando conduz até ao ponto de carga, carrega mercadorias para operações bilaterais e transporta-as através do território da DE).



## IV. TRÂNSITO

### 6. O que é o «trânsito»? Está excluído do âmbito de aplicação das regras em matéria de destacamento?

O conceito de trânsito caracteriza-se pelo facto de o condutor atravessar o território de um Estado-Membro sem carregar ou descarregar mercadorias. Por conseguinte, a qualificação da presença do condutor num Estado-Membro como trânsito não é afetada por paragens, por exemplo, por razões de higiene, reabastecimento, pausas ou períodos de repouso<sup>15</sup>. Isto significa que uma situação de trânsito está fora do âmbito de aplicação das regras em matéria de destacamento.

#### **Cenário 11: trânsito + operação bilateral + tráfego terceiro + trânsito**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida em Portugal (PT) carrega um camião com mercadorias em Lisboa (PT) para as entregar em Madrid (ES). Em Madrid (ES), o condutor enche o camião de mercadorias e entrega-as em Dortmund (DE). Após entrega das mercadorias em Dortmund, o condutor regressa com o camião vazio a Lisboa (PT).*



**Conclusão:** O condutor efetuou uma operação bilateral de PT para ES, uma operação de tráfego terceiro de ES para DE e uma viagem sem carga de DE para PT. O condutor não é considerado destacado para a ES na parte da viagem efetuada no âmbito de uma operação bilateral. O condutor começa a ser considerado destacado em ES após o termo da operação bilateral (descarga de mercadorias em Madrid) e quando começa a conduzir para o ponto de carga das mercadorias no âmbito da operação de tráfego terceiro de ES para DE. O destacamento para ES termina quando o condutor sai do território espanhol. Em seguida, considera-se que o condutor está destacado em DE a partir do momento em que entra no território da DE até ao fim da operação de tráfego terceiro na DE. O condutor não é considerado destacado na DE durante a viagem sem carga de regresso a PT, após o termo da operação de tráfego terceiro. O condutor não é considerado destacado em FR ou na BE, uma vez que apenas atravessa os territórios destes países quando efetua operações de tráfego terceiro.

<sup>15</sup> Considerando 11 da Diretiva (UE) 2020/1057.

## V. DESLOCAÇÕES SEM CARGA

### 7. *Um trajeto sem carga equivale a «trânsito»?*

Não. Uma situação de trânsito está sempre isenta das regras de destacamento<sup>16</sup>, ao passo que uma viagem sem carga está isenta se for efetuada no âmbito de uma operação bilateral, não estando isenta se for efetuada no âmbito de operações de cabotagem ou de operações internacionais não bilaterais abrangidas pelas regras de destacamento (tráfego terceiro).

Em princípio, o destacamento termina com a descarga de mercadorias transportadas no âmbito da operação abrangida pelas regras de destacamento (por exemplo, cabotagem ou tráfego terceiro). A qualificação da viagem subsequente sem carga como destacamento ou como isenta de destacamento depende da questão de saber se a nova operação, que motiva essa viagem sem carga, está ou não abrangida pelas regras de destacamento. Neste contexto, é importante notar que o condutor não é considerado destacado se, após a descarga das mercadorias no âmbito da operação abrangida pelas regras de destacamento, efetuar uma viagem sem carga de regresso ao seu Estado-Membro de estabelecimento.

---

<sup>16</sup> O n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 dispõe o seguinte: «Transportes internacionais»:

- a) As deslocações em carga de um veículo cujos pontos de partida e de chegada se situam em dois Estados-Membros diferentes, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros;
- b) As deslocações em carga de um veículo com origem num Estado-Membro com destino a um país terceiro, e vice-versa, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros;
- c) As deslocações em carga de um veículo entre países terceiros, atravessando em trânsito o território de um ou mais Estados-Membros; ou
- d) As deslocações sem carga relacionadas com os transportes a que se referem as alíneas a), b) e c);

**Cenário 12: operação bilateral + viagem sem carga**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida na Lituânia (LT) carrega o camião de mercadorias em Viena (LT) e descarrega-as em Paris (FR). No regresso, o condutor conduz sem carga entre a França (FR) e a Lituânia (LT).*



Conclusão: O condutor efetuou uma operação de transporte bilateral de LT para FR, seguida de uma viagem sem carga de FR para LT. O condutor não é considerado destacado durante toda a viagem: nem durante a operação bilateral para FR nem durante o percurso sem carga efetuado após o termo da operação bilateral a partir do Estado-Membro de estabelecimento para regressar a esse Estado-Membro.

**Cenário 13: duas operações bilaterais + uma viagem sem carga**

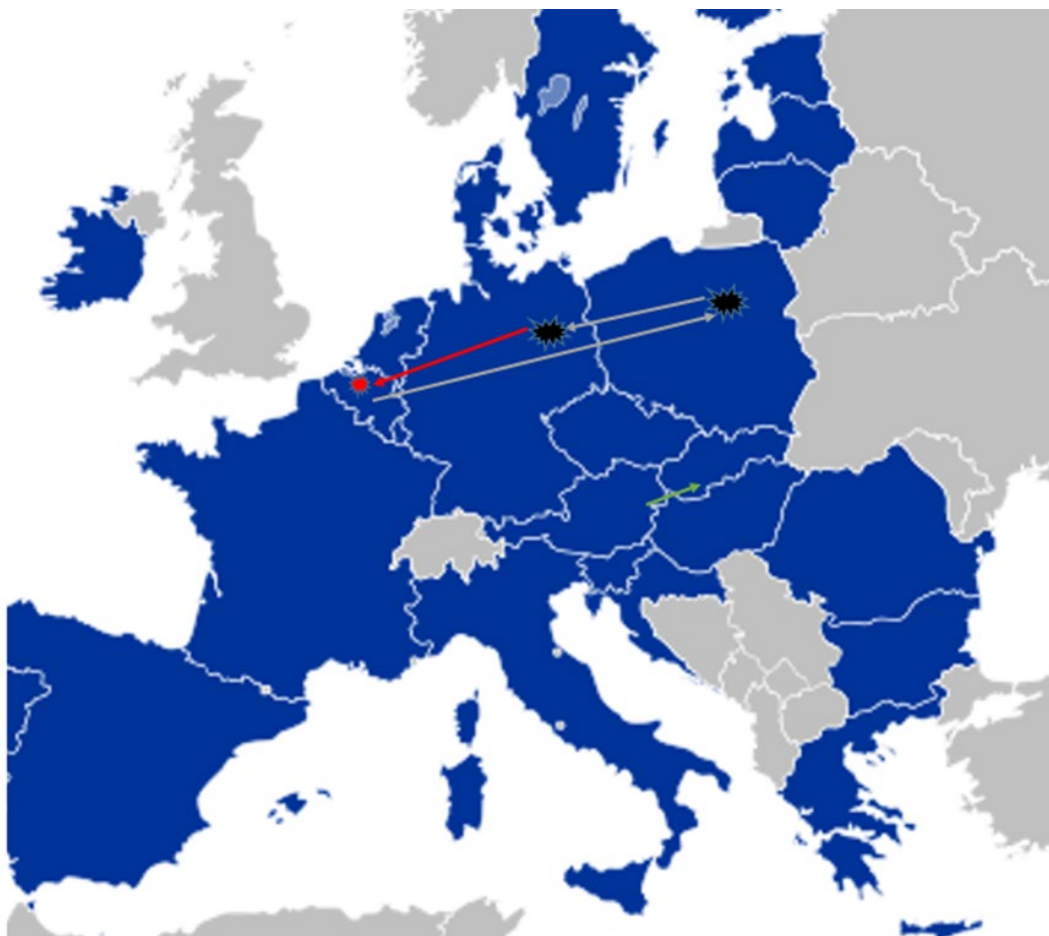
*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida na Lituânia (LT) carrega mercadorias em Viena (LT) e descarrega-as em Paris (FR). O condutor conduz um caminhão vazio de Paris (FR) até Antuérpia (BE). Em seguida, o condutor carrega mercadorias em Antuérpia (BE) e descarrega-as em Viena (LT).*



Conclusão: O condutor efetuou duas operações de transporte bilateral e uma viagem sem carga entre ambas. A primeira operação bilateral decorreu entre LT e FR, enquanto a segunda operação bilateral foi realizada entre BE e LT. O trajeto sem carga entre FR e BE deve ser considerado como efetuado em conjugação com a segunda operação de transporte bilateral com início na BE, o que significa que as regras em matéria de destacamento não são aplicáveis. Por conseguinte, o condutor não deve ser considerado destacado durante todas estas operações.

#### **Cenário 14: duas deslocações sem carga + um tráfego terceiro**

*Um condutor cuja empresa está sediada na Polónia (PL) efetua uma viagem sem carga de Varsóvia (PL) para Berlim (DE). Em Berlim (DE), o condutor carrega o camião com mercadorias e descarrega-as em Bruxelas (BE). Em seguida, o condutor conduz o camião sem carga de Bruxelas (BE) até Varsóvia (PL).*



Conclusão: O condutor efetuou duas viagens distintas sem carga e uma operação de tráfego terceiro entre ambas. A primeira viagem sem carga entre PL e DE foi seguida de uma operação de tráfego terceiro entre DE e BE, seguida de uma viagem sem carga de BE para PL. A viagem sem carga de PL para DE é efetuada em conjunto com a operação de tráfego terceiro com início na DE. Por conseguinte, considera-se que o condutor está destacado para a Alemanha a partir do momento em que entra no território alemão e até à sua saída do território alemão. Este período abrange a condução com um camião vazio até ao ponto de carga na Alemanha, o carregamento de mercadorias na Alemanha e o seu transporte no território alemão. Em seguida, o condutor é considerado destacado para a BE a partir do momento em que entra no território da BE até ao final da operação de tráfego terceiro na BE. O condutor não é considerado destacado para a BE durante uma viagem sem carga após o termo da operação de tráfego terceiro quando regressa ao Estado-Membro de estabelecimento. O condutor não é considerado destacado nos Países Baixos quando efetua operações de tráfego terceiro entre DE e BE, uma vez que apenas atravessa o território dos Países Baixos sem carga nem descarga.

**Cenário 15: duas operações bilaterais + cabotagem + duas viagens sem carga**

*Um condutor empregado por uma empresa estabelecida na Alemanha (DE) carrega o caminhão em Berlim (DE) e conduz para Paris (FR) onde descarrega todas as mercadorias. Em seguida, o condutor conduz o caminhão sem carga até Lyon (FR) para carregar mercadorias que serão descarregadas em Marselha (FR). Seguidamente, o condutor conduz o caminhão sem carga de Marselha (FR) até Nantes (FR). No trajeto para a Alemanha (DE), o condutor carrega o caminhão com mercadorias em Nantes (FR) e descarrega-as em Berlim (DE).*



Conclusão: O condutor realizou duas operações de transporte bilateral (de DE para FR e de FR para DE), uma operação de cabotagem em FR e duas viagens sem carga em FR. A primeira operação bilateral de DE terminou com a descarga de mercadorias em Paris (FR). O condutor começa a ser considerado destacado em FR após o termo dessa operação bilateral a partir do momento em que começa a conduzir (viagem sem carga) até ao ponto de carga de mercadorias a transportar ao abrigo da operação de cabotagem em FR. O destacamento para FR termina quando a operação de cabotagem está concluída, uma vez que seguidamente o condutor conduz o caminhão sem carga para o carregar com mercadorias que devem ser entregues no âmbito de uma operação bilateral entre a FR e a DE. Por conseguinte, o primeiro trajeto sem carga entre Paris e Lyon está abrangido pelas regras de destacamento, uma vez que está ligado à operação de cabotagem efetuada entre Lyon e Marselha. A segunda viagem sem carga entre Marselha e Nantes está isenta das regras de destacamento, uma vez que está relacionada com a operação bilateral de regresso de Nantes (FR) para Berlim (DE), que está isenta das regras de destacamento.