



Straßenkontrollen

**POR**

## Introdução

### Operações de fiscalização rodoviária do BAG

O departamento federal para o transporte de mercadorias (Bundesamt für Güterverkehr - BAG), na qualidade de autoridade federal independente do Ministério Federal de Transportes e Infra-estrutura Digital, exerce uma série de funções em torno do transporte rodoviário de mercadorias. A sua sede – administração central – localiza-se na Colónia e é apoiado a nível nacional por onze filiais.

Através da execução da sua tarefa contribui, essencialmente, para a segurança na área dos transportes, para a equidade de impostos e para a igualdade concorrencial nas estradas alemãs. É sobretudo na área das disposições relativas aos motoristas (períodos de condução e de repouso) que os inspetores do BAG detetam a maior parte das contra-ordenações. Este folheto informativo oferece uma visão geral das disposições legais em vigor. Os inspetores do departamento federal estão autorizados a mandar parar veículos de transporte de mercadorias e autocarros, alemães e estrangeiros, para efeitos de fiscalização. Existem as operações de fiscalização móveis, ou seja, através de placas de desvio LED que guiam para o próximo parque de estacionamento ou as operações fixas em áreas de serviço ou parques de estacionamento em auto-estradas, estradas nacionais e secundárias.

As operações são muitas vezes coordenadas com outras autoridades, tais como a polícia, os serviços alfandegários ou a inspeção do trabalho. Também a cooperação internacional assume grande importância nestas operações. Neste sentido, o BAG trabalha também com outras autoridades a nível internacional, sobretudo com as autoridades de fiscalização dos países vizinhos. Pode encontrar mais informações sobre o trabalho do BAG, não apenas sobre o serviço de fiscalização, na internet em: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

## Tarefas e direitos

No âmbito das operações de fiscalização rodoviária, o serviço federal alemão de transporte de mercadorias especialmente examina, segundo § 11 alínea 2 da lei de transporte de mercadorias

- a presença dos documentos e comprovativos exigidos pela lei de transporte de mercadorias (autorização, conhecimento de carga, comprovativo de seguro de responsabilidade contra danos à mercadoria),
- a utilização adequada dos tacógrafos assim como o respeito pelos períodos de condução e de repouso,
- determinadas disposições relacionadas com o direito de residência, permissão de trabalho e a lei de segurança social,
- o cumprimento das medidas autorizadas, das cargas por eixo e dos pesos totais assim como a fixação da carga e as condições técnicas dos veículos e reboques assim como dos veículos combinados,
- o cumprimento das disposições para o transporte de mercadorias perigosas,
- o cumprimento de determinadas disposições legais de imposto sobre veículos e do imposto sobre o valor acrescentado,
- o cumprimento de disposições do acordo internacional sobre a segurança dos contentores,



- determinados requisitos da legislação alimentar e vitivinícola
- o cumprimento das disposições da lei sobre resíduos,
- o cumprimento dos valores permitidos de emissão de ruídos e de substâncias poluentes nos gases de escape,
- o estado técnico adequado de veículos para o transporte de mercadorias sob a forma de uma inspeção técnica na estrada e
- o respeito pela proibição de condução aos domingos e aos feriados assim como as disposições legais das viagens de férias.

Quando verificado infrações durante a operação de fiscalização, os operadores de fiscalização tomam variadas medidas, dependendo da competência e da gravidade da infração:

Concedem notificações de aviso, criam protocolos de fiscalização, os quais levam à introdução a um processo de contra-ordenação. Pode ocorrer a instrução de um depósito de segurança quando o motorista tem a sua residência habitual no estrangeiro e quando trabalha para uma empresa sediada no estrangeiro. Caso não é fornecido (por completo) o depósito de segurança, a continuação da viagem é proibida. A continuação da viagem também pode ser proibida quando é julgado um perigo por parte do veículo ou do motorista ou quando não é apresentado uma autorização adequada para o transporte de mercadorias.

As operações são muitas vezes coordenadas com outras autoridades, tais como a polícia, os serviços alfandegários ou a inspeção do trabalho. Neste sentido, o BAG trabalha também com outras autoridades a nível internacional, sobretudo com as autoridades de fiscalização dos países vizinhos.

As instalações das portagens, segundo a Lei das Portagens para as Rodovias Federais, são controladas pelo serviço de fiscalização de portagens da BAG.

## Técnicas de desvio automatizadas

### Nova técnica de desvio para as fiscalizações da BAG com placa de sinalização eletrónica

Em operações de fiscalização fixa, em certos locais adequadamente equipados, o pedido de encostar o veículo já não é feito manualmente através de um funcionário de fiscalização da BAG. São transmitidos diferentes conteúdos na placa de sinalização eletrónica.



### Desvio para os veículos pesados

#### Solicitação:

Todos os pesados com o peso total permitido superior a 3,5 t têm que encostar o veículo no local de fiscalização assinalado. A fiscalização do veículo ocorre no local de fiscalização.



### Desvio para os autocarros

#### Solicitação:

Todos os autocarros devem encostar no local de fiscalização assinalado. A seleção do veículo é feita no próprio local.



## Pedido de encostar o veículo segundo a sua matrícula.

### Requerimento:

O veículo com a matrícula indicada deve encostar no local de fiscalização assinalado.

## Consequências no incumprimento destes símbolos

Em caso de incumprimento o veículo é perseguido e é feita uma fiscalização.

A contra-ordenação é punida com uma multa de 300,00 €.

O objetivo destas disposições é o melhoramento das condições sociais dos motoristas assim como assegurar o melhoramento da segurança rodoviária e para regular a igualdade concorrencial.

Entre outros, pode encontrar importantes disposições em relação aos direitos dos motoristas

- na lei dos motoristas alemã (FPersG)
- no regulamento dos motoristas alemão (FPersV)
- no regulamento (CE) Nr. 561/2006, o qual é válido em toda a União Europeia e EEE assim como na Suíça
- e no Acordo AETR (Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos)

As disposições relativas aos motoristas do Regulamento (CE) Nr. 561/2006, Regulamento (UE) Nr. 165/2014, do FPersG e do FPersV são válidas basicamente para todos os transportes com veículos que são utilizados para o transporte de mercadorias, que são conduzidos em estradas públicas e cujo peso total, incluindo reboque ou semi-reboque, seja superior a 3,5 t.

Além disso, estas disposições são válidas para motoristas de veículos que são utilizados para o transporte de pessoas e que são apropriados, devido à sua construção ou devido ao seu equipamento, para o transporte de 9 pessoas incluindo o condutor. Não importa se o veículo está descarregado ou carregado, ou se transporta passageiros.

Em território nacional, os motoristas de veículos que são utilizados para o transporte de mercadorias e cujo peso total permitido, incluindo reboque ou semi-reboque, seja superior a 2,8 t e inferior a 3,5 t, têm também fazer o registo dos períodos de condução, o registo do seu horário de trabalho, os períodos de interrupção da condução assim como respeitar os períodos de repouso. Caso o veículo esteja equipado com o tacógrafo – digital ou analógico – os registos devem ser feitos através da utilização do mesmo (art. 1 alínea 7 do FPersV).

Devido às adaptações do Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos (AETR) à Resolução (CE) Nr. 561/2006, no transporte internacional são válidas as disposições geralmente normalizadas. A área de validade do Regulamento (CE) Nr. 561/2006 é motivado pelo artigo 2 alínea 1 e 2 VO (CE) Nr. 561/2006, a área de validade do Acordo AETR do artigo 2 alínea 3 da resolução (CE) Nr. 561/2006 em conjunto com artigo 2 e 3 AETR. O AETR é válido para todos os transportes em que parte do troço se encontra fora da UE, da EEE ou da Suíça, caso o veículo esteja matriculado na UE, na EEE ou em algum estado AETR. Caso o veículo seja matriculado fora destes estados, as disposições do AETR só são válidas para os troços que se encontram dentro da UE; EEE ou em algum estado AETR.

## **Dever de apresentar comprovativos de atividade**

### **Disposições da UE segundo o regulamento (UE) Nr. 165/2014**

Os seguintes comprovativos de atividade deverão, segundo artigo 36 do regulamento (UE) Nr. 165/2014, constar sempre no veículo e deverão ser apresentados para examinação em qualquer operação de fiscalização:

- no caso de condutores de veículos equipados com um tacógrafo analógico (tacógrafos que funcionam com discos de registo):
  - a) os discos de registo do mesmo dia, bem como dos 28 dias precedentes e
  - b) o cartão digital do motorista, caso seja titular de um cartão e
  - c) todos os registos e cópias manuscritas do dia atual e de todos os 28 dias precedentes que são obrigatórias segundo o regulamento (CE) Nr. 561/2006.



## **Disposições relativas aos motoristas A obrigação de utilização de tacógrafo**

Os veículos que estão sujeitos às disposições dos motoristas com um peso total de 3,5 t têm que estar equipados com um tacógrafo digital. Veículos que foram matriculados pela primeira vez antes do 01.05.2006 na UE ou antes do dia 16.06.2010 na área do Acordo AETR, podem em vez disso utilizar um tacógrafo analógico (utilização do disco de registo).

As empresas de transporte assim como o condutor têm que garantir que o tacógrafo digital assim como o cartão digital funcionem e são utilizados de forma adequada. Empresas de transporte e motoristas que utilizam um tacógrafo analógico têm que garantir que o tacógrafo e o disco de registo funcionem e são utilizados de forma adequada.

Motoristas de veículos que são utilizados para o transporte de mercadorias e cujo peso máximo permitido, inclusive reboque e semi-reboque, seja superior a 2,8 t mas inferior a 3,5 t, devem fazer o registo, segundo § 1 alínea 6 do FPersV, num documento de registo diário, o qual corresponde ao anexo 1 do FPersV. Todos os registos diários assim como todos os registos dos 28 dias precedentes devem estar com o condutor no veículo. Caso o veículo esteja equipado com o tacógrafo, este deve ser utilizado.



## Dever de apresentar comprovativos de atividade

### Disposições da UE segundo o regulamento (UE) Nr. 165/2014

Os seguintes comprovativos de atividade deverão, segundo artigo 36 do regulamento (UE) Nr. 165/2014, constar sempre no veículo e deverão ser apresentados para examinação em qualquer operação de fiscalização:

- no caso de condutores de veículos equipados com um tacógrafo analógico (tacógrafos que funcionam com discos de registo):
  - a) os discos de registo do mesmo dia, bem como dos 28 dias precedentes e
  - b) o cartão digital do motorista, caso seja titular de um cartão e
  - c) todos os registos e cópias manuscritas do dia atual e de todos os 28 dias precedentes que são obrigatórias segundo o regulamento (CE) Nr. 561/2006.
- No caso de condutores de veículos equipados com um tacógrafo digital (tacógrafos que funcionam com um cartão digital):
  - a) o seu cartão digital e
  - b) todos os registos e cópias manuscritas do dia atual e de todos os 28 dias precedentes que são obrigatórias segundo o regulamento (CE) Nr. 561/2006 e
  - c) os discos de registo, se o condutor tiver conduzido um veículo com tacógrafo analógico durante o período indicado em b).

Em caso de danificação, anomalia, perda ou roubo do cartão digital do motorista, este pode continuar a sua viagem sem o cartão durante no máximo de 15 dias. Este período pode ser excedido caso a viagem seja para o seu local habitual. Neste caso, o motorista tem de comprovar que lhe foi impossível, durante este período, mostrar ou usar o cartão digital (art.29 alínea 5 (UE) n. 165/2014 assim como art. 13 alínea 3 AETR).

Devem ser obrigatoriamente feitos registos por manuscrito sobre os períodos de condução, outros horários de trabalho, tempos de permanência e períodos de interrupção da condução, quando

•

- o tacógrafo está defeituoso e
- o cartão digital não pode ser utilizado devido a danificação, anomalia ou perda.

## Períodos de condução e repouso

Legislação comunitária nos termos do Regulamento (CE) n. 561/2006 e do AETR

Intervalos entre os períodos de condução	<p>Após 4 horas e 30 minutos, paragem de pelo menos 45 minutos.</p> <p>Possibilidade de repartir entre 2 períodos de pelo menos 1 x 15 minutos seguidos de pelo menos 1 x 30 minutos.</p>
Período de condução diário	<p>Máximo 9 horas.</p> <p>Possibilidade de aumento no máximo 2 x por semana para 10 horas.</p>
Período de repouso diário	<p>No mínimo 11 horas.</p> <p>Possibilidade de redução no máximo 3 x entre dois períodos de repouso semanais para 9 horas (sem requisito de compensação).</p> <p>Respetivamente num período de tempo de 24 horas após um período de repouso diário ou semanal.</p> <p>Em tripulação múltipla pelos menos 9 horas num período de 30 horas.</p>

<p>Interrupção do período de repouso diário</p>	<p>No caso de um carregamento de um navio ou comboio, o período de repouso diário pode ser interrompido até 2x. As interrupções não podem ultrapassar uma hora no total.</p>
<p>Período de repouso semanal</p>	<p>Começa o mais tardar no final de seis períodos de 24 horas, no final do repouso semanal precedente.</p> <p>Pelo menos 45 horas, possível a redução para 24 horas, no entanto com compensação nas próximas 3 semanas. A compensação que é feita devido à redução do período de repouso semanal deve ser anexada a um período de repouso de pelo menos 9 horas.</p> <p>Além disso na UE é válido o seguinte: dentro de duas semanas seguidas devem ser cumpridos períodos de repouso de 2 x 45 horas ou 1 x 45 e 1 x 24 horas. Em duas semanas seguidas não podem ser feitos períodos de repouso de 2 x 24 horas.</p> <p>No AETR estas limitações também são válidas, com exceção em tripulações múltiplas.</p>

Período de condução semanal	No máximo 56 horas.
Período de condução durante duas semanas seguidas	No máximo 90 horas.

Em determinados casos as disposições da UE ou do acordo AETR não se aplicam, mas sim as disposições nacionais.

## **Informações sobre de como passar o período de repouso semanal**

Em 25 de maio de 2017 entrou em vigor na Alemanha uma alteração na lei. O período de repouso semanal regular, segundo artigo 8, alínea 6 da Reloçãoção Nr. 561/2006 da CE, deve ser passado em um local com uma possibilidade de descanso adequado. Já não pode ser passado dentro do veículo.

O empresário deve assegurar que os seus motoristas não passem o seu período de repouso semanal dentro do veículo, mas sim num local de descanso adequado. Caso o empresário não assegure esta disposição, age de forma ilegal segundo § 8a alínea 1 da lei relativa aos motoristas.

O motorista age de forma ilegal segundo § 8a alínea 2 da lei relativa aos motoristas, quando passa o seu período de descanso semanal no veículo ou em um local sem possibilidade de descanso adequado.

## **Disposições legais do transporte rodoviário de mercadorias**

Se os transportes estão sujeitos às disposições legais do transporte rodoviário de mercadorias e se baseam nos seus decretos legislativos, os seguintes documentos devem constar a bordo enquanto percorrido um trajeto rodoviário alemão:

	<b>Tipo de transporte</b>	<b>Comprovação da autorização</b>	<b>Relatório de percursos</b>	<b>Caderno de registos</b>	<b>Conhecimento de carga ou outro comprovativo 1)</b>
<b>Empresas sedeadas na Alemanha</b>	<b>Transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem</b> Transporte nacional 2	Autorização, cópia da autorização ou cópia autenticada da licença comunitária	não	não	sim
	Transporte internacional com - Estados membros da União Europeia, EEE e Suíça	cópia autenticada da licença comunitária	não	não	sim
	- Estados membros da CEMT - Estados terceiros (excluindo a Suíça)	Autorização da CEMT Aprovação ou autorização do estado terceiro	sim <sup>3</sup>  não	sim	sim  sim

<b>Empresas sedeadas na Ale- manha</b>	Transporte combinado	não, mas com requisitos relativos a compro- vativos profissio- nais e de acesso aos mercados	não	não	sim, assim como comprova- tivo sobre transporte combinado
	Transporte por conta própria	não	não	não	não

- 1) O conhecimento de carga ou outro comprovativo deve incluir informações sobre a mercadoria transportada, o local de carga e o local de descarga, bem como o cliente.
- 2) No transporte nacional é necessário transportar um comprovativo válido sobre a subscrição de um seguro de responsabilidade civil contra danos à mercadoria.
- 3) Não se aplica ao transporte de relocações com a utilização de uma autorização de relocação da CEMT.

	<b>Tipo de transporte</b>	<b>Comprovação da autorização</b>	<b>Caderno de registros</b>	<b>Documentos comprovantes</b>	<b>Conhecimento de carga ou outro comprovativo1)</b>
<b>Empresas sediadas no estrangeiro</b>	<b>Transporte comercial de mercancias</b>				
	Transporte nacional <sup>2</sup> por  - empresas de Estados da UE/do EEE  - Empresas de Estados terceiros	cópia autenticada da licença comunitária  não permitido	não  -	não  -	sim <sup>4</sup>  -
	Transporte internacional por  - Empresas de Estados da UE/do EEE	Cópia autenticada da licença comunitária	não	não	sim



<b>Empresas sedeadas no est- rangeiro</b>	- Empresas de Estados da CEMT	Autorização da CEMT	sim <sup>3</sup>	sim	sim
	- Empresas de Estados terceiros (excluindo a Suíça)	Autorização dos Estados terceiros	como indicado na autorização		sim
	- Empresas da Suíça	Cópia autenticada da autorização suíça	não	não	sim
	Transporte combinado	Aqui são aplicáveis disposições específicas com determinadas exceções			
<b>Transporte por conta própria</b>	não	não	não	não	não

1) O conhecimento de carga ou outro comprovativo deve incluir informações sobre a mercadoria transportada, o local de carga e o local de descarga, bem como o cliente.

2) No transporte nacional é necessário transportar um comprovativo válido sobre a subscrição de um seguro de responsabilidade civil contra danos à mercadoria.

3) Não se aplica ao transporte de relocações com a utilização de uma autorização de relocação da CEMT.

4) Os comprovativos previstos no art. 8 n. 3 do Regulamento (CE) n. 1072/2009 devem ser transportados no veículo.

## **Operações de cabotagem através de veículos com um peso total até 3,5 toneladas**

As disposições dos artigos 8 e 9 da Resolução Nr. 1072/2009 (CE) também são aplicáveis a veículos com um peso total até 3,5 t. Artigo 8 alínea 5 da Resolução propõe expressamente, que as empresas que se encontram sob isenção segundo o artigo 1 alínea 5 c) (veículos, ou seja, veículos combinados até 3,5 t peso total permitido), podem realizar as operações de cabotagem especialmente sobre as condições dos artigos 8 e 9. Assim, para estes veículos são válidas as mesmas condições como para os veículos com mais de 3,5 t de peso total permitido.

## Dimensões e peso

(Nesta visão geral não estão consideradas disposições especiais)

<b>Dimensões</b>	
Largura	2,55 m
Veículos frigoríficos com determinada espessura de parede da câmara	2,60 m
Altura	4,00 m
Comprimento	
Sem reboque (excluindo semi-reboque)	12,00 m
Veículo articulado	15,50 m
Veículo articulado, em conformidade com determinados comprimentos máximos admitidos do semi-reboque	16,50 m
Veículo-reboque	18,00 m
Veículos-reboque compostos por um veículo pesado e um reboque, em conformidade com determinados comprimentos máximos admitidos	18,75 m
<b>Cargas por eixo</b>	
Carga por eixo individual	
- não motriz	10,0 t
- motriz	11,5 t
Carga por 2 eixos, dependendo da distância entre os eixos	
- Veículo automóvel	11,5 - 19,0 t
- Reboque	11,0 - 20,0 t

Carga por 3 eixos, dependendo da distância entre os eixos	21,0 - 24,0 t

## Peso total

Devem ser observadas as disposições sobre a carga por eixo e veículos sem reboque

Veículos e reboques até dois eixos	18,0 t
Veículos com mais de dois eixos:	
- Veículos (dependendo do modelo)	25,0 - 26,0 t
- Reboque	24,0 t
Veículos com mais de três eixos	32,0 t
Veículos combinados com menos de quatro eixos	28,0 t
Veículos combinados com quatro eixos	
- Trem (veículo com 2 eixos + reboque com 2 eixos)	36,0 t
- Semi-reboque	36,0 - 38,0 t
Veículos combinados (trem e semi-reboques) com mais do que quatro eixos	40,0 t
Veículos combinados no transporte combinado em condições especiais (art. 34, alínea 6, n. 6 da lei relativa ao registo de automóveis)	44,0 t

## Disposições legais para o transporte de resíduos



Para esclarecer a pergunta sobre as disposições legais a seguir no transporte de resíduos na estrada é importante diferenciar entre transporte nacional e transporte internacional. O transporte de resíduos internacional está sujeito à legislação (CE) Nr. 1013/2006 assim como à lei de transferência de resíduos (AbfVerbrG). Para o transporte nacional alemão é aplicável a lei da economia circular (KrWG) assim como a lei comprovativa de resíduos (NachwV).

Em ambos os casos deverão ser respeitados a lei de aviso e a lei de autorização (AbfAEV).

Para garantir a eliminação adequada de resíduos perigosos e não perigosos durante um transporte nacional, a entidade legisladora padronizou as obrigações no que diz respeito à existência de documentos de transporte. Quando são transportados resíduos não perigosos, a entidade transportadora deve ter consigo documentos com as seguintes informações: quantidade de resíduos transportados, designação dos resíduos, dados sobre a entidade transportadora, data da aquisição dos resíduos para transporte, dados sobre a entidade que originou os resíduos ou seu dono assim como sobre as instalações de eliminação de resíduos. E quando solicitado deve-os apresentar às entidades supervisoras e de fiscalização. Além disso, deve ser levado, segundo § 53 alínea 1 da lei de economia circular, uma cópia de aviso da atividade económica emitida pela entidade responsável de eliminação de resíduos.

O transporte de resíduos perigosos deve ser solicitado eletronicamente na autoridade de resíduos responsável da sede comercial do produtor de resíduos, sob a utilização de uma assinatura qualificada da ZKS Resíduos (Orgão de Coordenação Central dos Estados).

Após a avaliação da elegibilidade do descarte, esta decide sobre um comprovativo de descarte / comprovativo de descarte coletivo. Esta verificação de elegibilidade decorre completamente de forma eletrónica e não necessita de ser documentada durante o transporte. A comprovação da eliminação efetuada de resíduos perigosos ocorre com a ajuda dos documentos de conhecimento de carga segundo os requisitos do anexo 1 da legislação de comprovação. Os documentos de conhecimento de carga devem também ser criados eletronicamente e devem ser assinados adequadamente de forma eletrónica. Ao contrário da notificação de descarte, o motorista de transporte de resíduos tem de assegurar que os dados do documento de conhecimento de carga estejam no veículo durante o transporte. Além disso, é de observar que no descarte de resíduos semelhantes por uma empresa acolhedora de resíduos, a entrega dos resíduos por parte do produtor de resíduos deve ser documentada com o documento de conhecimento de carga assim como pelos títulos de levantamento (anexo 1 de NachwV). Os títulos de levantamento devem constar no veículo durante o transporte. A obrigação do transporte dos dados dos documentos de conhecimento de carga ou dos títulos de levantamento pode ser cumprida, em alternativa à forma em papel, por meio eletrónico. Isto, no entanto, exige que existem instalações adequadas a bordo do veículo que permitam uma inspeção imediata dos dados geridos eletronicamente por parte das autoridades de fiscalização sempre que necessário.

Além disso, para o transporte de resíduos perigosos, a entidade transportadora assim como a entidade acolhedora necessitam de uma autorização segundo § 54 da lei de economia circular. Esta deve estar também presente (em cópia).

No transporte internacional de resíduos os documentos que devem estar no veículo deverão estar de acordo com o tipo de resíduos a serem transportados (perigosos ou não perigosos), o transporte (no interior da UE ou de Estados e para Estados terceiros) e o seu modo de descarga (reutilizável ou para eliminação). Caso o transporte de resíduos não é proibido, devem constar no veículo de transporte, o documento oficialmente autorizado de notificação assim como um documento de acompanhamento preenchido por todos os envolvidos no transporte de resíduos. Este deve ser de acordo com o anexo Anhang IA e IB da Resolução (CE) n. 1013/2006 ou uma informação de expedição preenchida de acordo com o anexo VII da Resolução (CE) nr. 1013/2006.

Além disso, tal como no transporte nacional, é necessário constar no veículo durante o transporte de resíduos não perigosos, uma cópia da notificação autenticada da autoridade responsável pelos resíduos sobre a notificação de atividade económica segundo § 53 alínea 1 KrWG. Para resíduos perigosos é necessário uma cópia da autorização segundo § 54 KrWG.

Tanto no transporte nacional como no transporte internacional de resíduos, os veículos, que transportam os resíduos em vias públicas, devem, antes do início do transporte, estar equipadas com duas placas de aviso brancas, quadradas e refletoras. As placas de aviso devem ter uma largura de 40 cm e uma altura de pelo menos 30 cm. Devem ter a inscrição da letra „A“ em cor preta (altura da letra 20 cm, espessura de corte 2 cm). As placas de aviso devem estar montadas de forma bem visível durante todo o transporte na frente e na parte de trás do veículo. Em trens a placa traseira deve ser montada na parte de trás do reboque.

Isto não é válido para os veículos que transportam resíduos no âmbito de empresas económicas, isto significa, empresas com uma outra atividade comercial ou económica, que não está direcionada ao transporte de resíduos

## **Regulamento de mercadorias perigosas**

No transporte rodoviário de mercadorias perigosas são especialmente de observar as disposições do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias Perigosas (ADR) assim como as disposições do Regulamento relativo ao Transporte Rodoviário, Ferroviário e Fluvial de Mercadorias Perigosas (GGVSEB).

Segundo estas disposições devem estar presentes a bordo os seguintes documentos e objectos:

- Documento de transporte
- Instrução escrita (as medidas mencionadas neste documento devem ser executadas quando necessário)
- Certificado de formação ADR
- Eventualmente o certificado de matrícula do veículo (especialmente no caso de veículos-cisterna)

- Certificado de embalagem para grandes contentores ou veículos (se aplicável)
- A determinação de itinerários para determinados bens perigosos
- Equipamento de combate ao fogo dependendo do peso máximo total do veículo
- Outro equipamento (calços de roda, 2 sinais de aviso, líquido de lavagem ocular,

colete de segurança, aparelho de iluminação portátil, luvas de proteção, proteção ocular e eventualmete (dependendo da classe de mercadoria perigosa) pá, cobertura de arame e recipiente de recolha).

Além disso o motorista deve cumprir determinados regulamentos relacionados com o funcionamento de tanques:

- Fecho correto / operação dos dispositivos de bloqueio
- Evitação, ou seja, remoção de adereências de produtos envasados
- Análise da estanqueidade após enchimento por ele próprio
- Garantir, que os cabos de ligação / os tubos de enchimento e descarga estão vazios
- Atterramento do tanque antes e durante o seu enchimento / esvaziamento de certas substâncias

Na unidade de transporte devem ser colocadas as chapas de matrícula adequadas, assim como as placas cor-de-laranja adequadas e, se necessário, devem ser cobertas novamente.

Os veículos carregados com mercadorias perigosas devem ser monitorados durante o estacionamento e só podem estar estacionados com o travão de mão accionado.

É proibido levar passageiros, fumar (também aplicável a cigarros eletrónicos), fazer fogo e produzir chamas no veículo ou perto do veículo durante o seu carregamento assim como é proibido a operação do motor durante o carregamento ou descarregamento do veículo. Não devem ser transportados pacotes, cuja embalagem está visivelmente incompleta ou danificada.

## Lei de Qualificação de Motorista Profissional

A Lei de Qualificação de Motorista Profissional (BKrFQG), que entrou em vigor em 01.10.2006, obriga os / as motoristas de transportes rodoviários de mercadorias, de passageiros ou de transportes por conta própria, à obtenção de uma qualificação especial (qualificação inicial, qualificação inicial acelerada ou formação contínua).

Além dos motoristas alemães, a obrigação de qualificação também se aplica a motoristas de outros países da UE/EEE e da Suíça. Os motoristas de países terceiros estão sujeitos à obrigação de qualificação, se estiverem empregados numa empresa com sede num país da UE/EEE ou na Suíça.

O presente regulamento aplica-se aos motoristas que conduzem veículos de transporte para os quais é exigida uma carta de condução das categorias C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D1E, D1 ou DE, independentemente de o motorista ser trabalhador independente ou assalariado.

A obrigação de qualificação aplica-se, por conseguinte, aos motoristas de veículos com um peso total permitido superior a 3,5 toneladas no transporte rodoviário de mercadorias, e aos motoristas de veículos com mais de oito lugares no transporte de passageiros.

No que se refere à obrigação de possuir uma qualificação inicial e uma formação contínua aplica-se o seguinte para os / as motoristas alemães / alemãs:

Os regulamentos legais diferenciam entre aqueles que têm de completar uma qualificação inicial (com um exame perante a Câmara de Comércio e Indústria) ou aqueles, para quem uma formação adicional é suficiente, dependendo de uma data fixa.



A partir

- do dia 10.09.2008 (carta de condução das categorias D1, D1E, D, DE) e
- do dia 10.09.2009 (carta de condução das C1, C1E, C, CE)

é obrigatório por lei que um jovem profissional conclua uma qualificação inicial.

Para quem obteve a carta de condução antes das datas supramencionadas, apenas é obrigado a concluir uma formação complementar (os chamados „5 módulos“).

Após a obtenção da qualificação inicial / qualificação inicial acelerada, os conhecimentos devem ser atualizados através da participação em formação contínua num prazo de cinco anos.

A formação contínua deve ser repetida de cinco em cinco anos.

No entanto, existem exceções à obrigação de qualificação / formação contínua. Especialmente os veículos de polícia, de bombeiros e veículos de ambulância, mas também os operários que transportam os seus materiais de trabalho (por exemplo, ferramentas, equipamento, máquinas) (ver § 1, alínea 2 do BKrFQG) estão isentos desta obrigação.

Os deslocamentos sem carga não são abrangidos pelos regulamentos do BKrFQG, pelo que não existe qualquer obrigação de qualificação / formação contínua para os mesmos.

Para os titulares de uma carta de condução emitida na Alemanha, a prova da qualificação existente ou a prova da formação contínua é fornecida pelo registo do número „95“ na carta de condução. Este registo é feito pela Direção Geral de Viação alemã. (§ 5, alínea 2, do decreto relativo à qualificação dos condutores profissionais).

Em alguns Estados-Membros da UE, a prova de qualificação é fornecida pela Direção Geral de Viação competente, mediante a emissão de uma carta de qualificação de motorista adicional, em formato de cartão de crédito.

Para os / as motoristas de transportes de mercadorias de países terceiros, que estão empregados numa empresa da UE/do EEE ou na Suíça, a prova da qualificação é fornecida através da emissão de um certificado de motorista (artigo 5, alínea 1, do Regulamento (CE) número 1072/2009).

A autoridade responsável é a Direção Geral de Viação do país onde se situa a sede empresarial.

Os / As motoristas de transportes de passageiros de países terceiros, que estão empregados / empregadas numa empresa da UE/EEE ou na Suíça, podem comprovar a sua qualificação através de um certificado nacional emitido na Alemanha, noutro país da UE/EEE ou na Suíça (§ 5, alínea 3, número 2, do decreto relativo à qualificação dos motoristas profissionais). Também aqui a autoridade responsável que emite o certificado é a Direção Geral de Viação competente.

Em caso de um controlo rodoviário, a falta do registo do número “95” na carta de condução ou a falta de um certificado de qualificação de motorista emitido noutro país da UE/EEE (para o transporte de mercadorias) ou a falta de um certificado nacional (para o transporte de passageiros) constitui uma contra-ordenação.

Um empresário também comete uma contra-ordenação, quando organiza transportes com motoristas que não possuem a qualificação adequada ou a formação contínua necessária.

Os motoristas estrangeiros podem obter informações junto da Direção Geral de Viação competente.

De acordo com o § 9 do BKrFQG as contra-ordenações podem ser punidas com uma multa. O catálogo das multas relativo às contra-ordenações cometidas contra a Lei de Qualificação de Motorista Profissional contém um resumo de todas as multas possíveis. Pode ser consultado na internet no site do departamento federal para o transporte de mercadorias ([www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de) -> **Rechtsvorschriften -> Qualifikation und Weiterbildung**).

Para mais informações sobre a qualificação inicial e a formação contínua dos / das motoristas alemães / alemãs, contacte a Câmara de Comércio e Indústria local. As perguntas relativas ao registo da qualificação / formação complementar na carta de condução são respondidas pela Direção Geral de Viação competente.

## Listado de direcciones de las delegaciones del BAG

Delegación	Dirección	Teléfono
		Fax E-Mail
Bremen	Bürgermeister-Smidt-Str. 55-61 28195 Bremen	0421/ 1 60 82 - 0 0421/ 1 60 82 - 55 bag-bremen@bag.bund.de
Dresden	Bernhardstraße 62 01187 Dresden	0351/ 8 79 96 - 0 0351/ 8 79 96 - 90 bag-dresden@bag.bund.de
Erfurt	Bahnhofstraße 37 99084 Erfurt	0361/ 6 64 89 - 0 0361/ 6 64 89 - 66 bag-erfurt@bag.bund.de
Hannover	Goseriede 6 30159 Hannover	0511/ 12 60 74 - 0 0511/ 12 60 74 - 66 bag-hannover@bag.bund.de
Kiel	Willestraße 5-7 24103 Kiel	0431/ 9 82 77 - 0 0431/ 9 82 77 - 88 bag-kiel@bag.bund.de
Mainz	Brücknerstraße 2 55127 Mainz	06131/ 1 46 72 - 0 06131/ 1 46 72 - 75 bag-mainz@bag.bund.de
München	Winzererstraße 52 80797 München	089/ 1 26 03 - 0 089/ 1 26 03 - 321 bag-muenchen@bag.bund.de
Münster	Greverer Straße 129 48159 Münster	0251/ 5 34 05 - 0 0251/ 5 34 05 - 99 bag-muenster@bag.bund.de
Saarbrücken	Mainzer Straße 32-34 66111 Saarbrücken	0681/ 9 67 02 - 0 0681/ 9 67 02 - 90 bag-saarbruecken@bag.bund.de
Schwerin	Bleicherufer 11 19053 Schwerin	0385/ 5 91 41 - 0 0385/ 5 91 41 - 290 bag-schwerin@bag.bund.de
Dienststelle Berlin	Schiffbauerdamm 13 10117 Berlin	030/ 2 88 85 63 030/ 2 82 92 62 bag-berlin@bag.bund.de
Stuttgart	Schloßstraße 49 70174 Stuttgart	0711/ 61 55 57 - 0 0711/ 61 55 57 - 88 bag-stuttgart@bag.bund.de

**La Oficina Federal les desea: Buen viaje!**

## Responsabilidades de las delegaciones del BAG






## Notas



## Notas



Publicado por: Bundesamt für Güterverkehr  
(Oficina Federal Alemana para  
el Transporte de Mercancías)

Werderstraße 34  
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0  
Fax: 0221-5776-1777  
Correio eletrónico: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)  
[www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

Número: dezembro 2018

**... aktiv für den Güterverkehr**

---

**Ativamente pelo transporte  
de mercadorias**





\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

