

Tribunal da Relação de Évora
Processo nº 3262/17.0T8STR.E1

Relator: MOISÉS PEREIRA DA SILVA

Sessão: 29 Novembro 2018

Votação: UNANIMIDADE

Decisão: NÃO PROVIDO

CONTRA-ORDENAÇÃO LABORAL

TACÓGRAFO

SÓCIO GERENTE

Sumário

i) o conceito de condutor previsto na legislação comunitária e nacional é amplo e abrange qualquer pessoa que conduza o veículo, independentemente da natureza do vínculo jurídico existente entre condutor e a empresa.

ii) a empresa é responsável pela contraordenação se o condutor do veículo for seu sócio-gerente e só deixará de ser responsabilizada nos casos previstos na lei.

(Sumário do relator)

Texto Integral

Processo n.º 3262/17.0T8STR.E1

Acordam, em conferência, na Secção Social do Tribunal da Relação de Évora

I - RELATÓRIO

Recorrente: BB, Lda (arguida).

Recorrida: ACT – Autoridade para as Condições do Trabalho.

Tribunal Judicial da Comarca de Santarém, Juízo do Trabalho de Santarém, J1.

1. Nos presentes autos de contraordenação, a arguida veio impugnar judicialmente a decisão da Autoridade para as Condições do Trabalho, que lhe aplicou a coima de € 2 900 no processo de contraordenação n.º 201600643, da competência da Autoridade para as Condições de Trabalho (ACT), com a condenação solidária dos gerentes da arguida.

De referir que tal decisão imputa à arguida a prática de uma contra ordenação prevista e punida (pp) pelo art.º 25.º n.º 1 al. b) da Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto conjugada com o n.º 1 do art.º 36.º do Regulamento (CE) n.º 165/2014, de 04 de fevereiro do Parlamento Europeu e do Conselho, uma vez que, e de acordo com aquela entidade administrativa, o veículo pesado de mercadorias com a matrícula ..., propriedade da arguida e conduzido pelo seu gerente, no dia 03 de setembro de 2016, não dispunha de todas as folhas de registo utilizadas no tacógrafo respeitantes aos 28 dias anteriores.

Mais refere que a arguida agiu de forma negligente.

Tal facto é sancionável com coima entre 20 e 300 Ucs, nos termos do art.º 14.º n.º 4 do supramencionado diploma.

Inconformada com tal decisão, veio a arguida recorrer da mesma, confirmando parcialmente a factualidade referida mas esclarecendo que o referido condutor é também sócio gerente da mesma, tendo colocado à disposição do agente autuante os elementos de registo das suas atividades diárias correspondentes ao dia em curso bem como os dos 28 dias anteriores, não possuindo apenas os discos de tacógrafos que dizem respeito ao registo dos fins de semana, uma vez que tal período se destina ao gozo do seu período de descanso semanal regular.

O recurso foi admitido por despacho de fls. 151.

A arguida apresentou uma testemunha e foi ouvida através do seu legal representante.

O Ministério Público promoveu a inquirição do agente autuante.

Procedeu-se a julgamento como resulta da respetiva ata.

Foi proferida sentença onde se decidiu julgar totalmente improcedente a impugnação judicial apresentada e, em consequência, manter a decisão administrativa.

2. Inconformada, veio a arguida interpor recurso, que motivou e apresentou as conclusões seguintes:

1. No caso *sub judice*, o grau de ilicitude e a intensidade do dolo, revestindo este a forma de dolo direto, são os normais nestes casos.
2. Tudo ponderado, verifica-se que a sanção concreta encontrada pela 1.ª instância, aplicação de coima no valor de € 2 900, mostra-se desajustada perante uma ilicitude e o dolo verificados no caso em concreto.
3. Deverá a sentença recorrida ser substituída por outra, nomeadamente pela absolvição da recorrente.
4. Tendo em conta as circunstâncias da prática do facto, e dado o referido, o do condutor é o sócio-gerente da arguida, não estando assim sujeito às

disposições sociais comunitárias no domínio dos transportes rodoviários e do AETR,- vide Acórdão do STJ de 29.09.1999, publicados na CJ-STJ, tomo III, pagina 248, discutindo compatibilidade das funções de gerente com as de trabalhador.

5. O Tribunal "*a quo*" e a existir alguma infração que fosse aplicada à pessoa que conduzia no momento da fiscalização.

6. E a existir alguma falha, a mesma foi colmatada com a apresentação dos relatórios a fls 45 a 67 dos autos e foi aceite pelo Tribunal *a quo*.

Nestes termos, e nos mais em direito consentidos que vós, venerandos juízes desembargadores, muito doutamente suprireis, se requer seja o presente recurso julgado procedente nos exatos termos supraexpostos, e, ser revogada a aplicação de coima no valor de € 2 900, devendo a recorrente ser absolvida.

3. O Ministério Público respondeu e concluiu o seguinte:

1. Resultando da matéria dada como provada que no dia da fiscalização o condutor da arguida a que se referem os autos não se fazia acompanhar na viatura dos registos relativos aos 28 dias anteriores e no decurso da operação de fiscalização verificou o autuante que aquele condutor não se fazia acompanhar na viatura de qualquer outro documento comprovativo dos registos em falta.

2. A ora recorrente não fez prova documental de ter ministrado formação em matéria de tacógrafos ao condutor, não fez prova de ter organizado o trabalho do condutor para que aquele pudesse cumprir as disposições relativas ao respeito pelos períodos máximos de condução e as interrupções e períodos de repouso, nem justifica legalmente a ausência das folhas de registo/discos diagrama, ou em sua substituição declaração justificativa da ausência das folhas de registo/discos diagrama, no momento da fiscalização.

3. Deste modo inevitável seria a condenação da recorrente pela prática de uma contraordenação prevista e punida nos termos do art.º 36.º n.º 1 do Regulamento CEE n.º 165/2014 de 04/02 do Parlamento Europeu e do Conselho pela alínea b) do n.º 1 do art.º 25.º n.º 1 da Lei nº 27/2010 de 30/8.

4. Dispondo a norma do art.º 551.º n.º 1 do CT (aprovado pela Lei n.º 7/2009 de 12/2) que “ O empregador é o responsável pelas contraordenações laborais, ainda que praticadas pelos seus trabalhadores no exercício das respetivas funções, sem prejuízo da responsabilidade conferida por lei a outros sujeitos.”

5. Por seu turno, a Lei n.º 27/2010 de 30/8 (Regime sancionatório aplicável aos tempos de condução, pausas e tempos de repouso e ao controlo da utilização

de tacógrafos na atividade de transporte rodoviário) no art.º 13.º n.º 1 estabelece que : “A empresa é responsável por qualquer infração cometida pelo condutor, ainda que fora do território nacional.”

6. No caso dos autos a ora recorrente teria de ser sancionada uma vez que não atuou de forma diligente e prudente, dado não se ter assegurado que o seu condutor era portador dos documentos a que pela lei e pelos regulamentos deve ser portador para poder exhibir perante os agentes fiscalizadores do transporte rodoviário.

7. Face à matéria dada como provada pela douta decisão recorrida e pela sua fundamentação jurídica a mesma merece total confirmação porque nenhuma censura há que se possa fazer à mesma.

8. Nestes termos o recurso da recorrente deve ser julgado improcedente e a douta decisão recorrida merece total confirmação.

4. O Ministério Público, junto desta Relação, apresentou parecer onde conclui que a decisão recorrida deve ser mantida.

O parecer foi notificado e não obteve resposta.

5. O recurso foi admitido pelo relator.

6. Colhidos os vistos, em conferência, cumpre apreciar e decidir.

7. Objeto do recurso

São as conclusões de recurso que delimitam o seu objeto - artigos 403.º e 412.º n.º 1 do Código de Processo Penal e aqui aplicáveis por força do artigo 50.º n.º 4 da Lei n.º 107/2009, de 14.09.

Questões a resolver:

1. Sujeito da contraordenação.
2. A medida da coima.

II - FUNDAMENTAÇÃO DE FACTO

A) A sentença recorrida deu como provados os factos seguintes:

A Arguida tem o NIPC: ..., com sede em

À arguida, na qualidade de entidade empregadora, foi levantado o auto de notícia, e aditamento, em sequência do auto da GNR n.º..., em virtude de se ter verificado, no dia 03 de setembro de 2016, pelas 08h30m, que mantinha

em circulação na IC 2 Km 59,000 – Fora Localidade, o veículo Trator de mercadorias de sua propriedade, com a matrícula ..., conduzido pelo condutor CC, ao seu serviço.

Provado apenas que a infração imputada à arguida consistiu na falta de apresentação do condutor dos registos referentes aos 8, 9, 12 e 22 de agosto de 2016, ou documento justificativo da sua ausência, no momento da fiscalização.

O condutor CC encontrava-se no dia da fiscalização a trabalhar por conta da arguida, a efetuar condução em viatura pertencente à arguida.

Relativamente à data em que se verificou a prática da infração, e àquele condutor, CC, a arguida não fez nem apresentou qualquer prova documental de ter ministrado formação em matéria de tacógrafos ao condutor, não fez prova de ter organizado o trabalho do condutor para que aquele pudesse cumprir as disposições relativas ao respeito pelos períodos máximos de condução e as interrupções e períodos de repouso, nem justifica legalmente a ausência das folhas de registo/discos diagrama, ou em sua substituição declaração justificativa da ausência das folhas de registo/discos diagrama, no momento da fiscalização.

Com o comportamento descrito, comportamento omissivo e de falta de cuidado quanto às regras de utilização de aparelho tacógrafo pelo seu condutor, a arguida não atuou de forma diligente e prudente, tendo agido com consciência de que os factos praticados eram censuráveis, mas mesmo assim, não teve o cuidado e não se absteve de agir desse modo.

De acordo com o Relatório Único referente ao ano de 2015, a arguida apresentou um volume de negócios em 2015, ano anterior ao da prática da infração, de € 135 563.

O veículo nos autos identificado é propriedade da empresa arguida.

O condutor melhor identificado nos autos é sócio-gerente da empresa, e detém carta de condução para conduzir veículos de pesados de mercadorias.

O condutor que foi alvo da fiscalização, na data, hora e local nos autos supraindicados, foi interpelado pelo agente fiscalizador, tendo-lhe sido solicitado o disco diagrama de tacógrafo que utilizava, bem como os discos diagrama de tacógrafos referentes aos 28 dias anteriores, nos termos do disposto do artigo 15.º n.º 7 Regulamento CEE 3821/85 do Conselho de 20 dezembro.

O condutor é sócio-gerente e também desenvolve a condução de veículos pesados de mercadorias.

Acresce que durante todo processo de fiscalização o motorista demonstrou total colaboração com o agente fiscalizador.

No momento da fiscalização, foi facultado ao agente fiscalizador, o condutor

em causa apresentou a certidão permanente, e bem como a caixa dos discos de tacógrafos.

O veículo em causa era conduzido, pelo representante da empresa, tendo o mesmo apresentado, a certidão permanente da empresa, juntamente com uma declaração de atividade.

B) APRECIAÇÃO

As questões a resolver são as que já mencionamos.

B1) Sujeito da contraordenação

A arguida conclui que o condutor do veículo é sócio-gerente da empresa e não seu trabalhador, pelo que deve ser aquele o responsável pela contraordenação. O art.º 13.º da Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto, prescreve que a empresa é responsável por qualquer infração cometida pelo condutor, ainda que fora do território nacional (n.º 1).

A responsabilidade da empresa é excluída se esta demonstrar que organizou o trabalho de modo a que o condutor possa cumprir o disposto no Regulamento (CEE) n.º [3821/85](#), do Conselho, de 20 de dezembro, e no capítulo ii do Regulamento (CE) n.º [561/2006](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março (n.º 2).

O condutor é responsável pela infração na situação a que se refere o número anterior ou quando esteja em causa a violação do disposto no artigo 22.º (n.º 3).

Este último número tem em vista os casos em que se verifica “o incumprimento, por parte do condutor, do dever de fornecer a cada uma das empresas de transporte para as quais execute trabalho de condução ou outra atividade elementos relativos a tempo de condução, duração do trabalho semanal, pausas, tempo de condução ininterrupta e períodos de repouso” (art.º 22.º da Lei n.º 27/2010, de 30.08), o que não ocorre no caso concreto, em face dos factos provados.

Ponderadas as normas jurídicas precedentes, constatamos que:

- O legislador não exige que o condutor seja trabalhador subordinado da sociedade no âmbito de um contrato de trabalho. A lei fala apenas em condutor e nunca em trabalhador.
- É sobre a empresa que recai o ónus de provar que organizou o trabalho de modo a que o condutor possa cumprir o disposto no Regulamento (CEE) n.º [3821/85](#), do Conselho, de 20 de dezembro, e no capítulo ii do Regulamento (CE) n.º [561/2006](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março (n.º 2).
- A lei refere expressamente os casos em que o condutor é o responsável pela

contraordenação e em nenhum deles exclui a responsabilidade da empresa quando o veículo é conduzido pelo sócio-gerente.

Por sua vez, o art.º 4.º, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 561/2006, define condutor como “qualquer pessoa que conduza o veículo, mesmo durante um curto período, ou que, no contexto da atividade que exerce, esteja a bordo de um veículo para o conduzir”.

Resulta das normas jurídicas referidas, que o conceito de condutor é amplo e abrange qualquer pessoa que conduza o veículo, independentemente da natureza do vínculo jurídico existente entre condutor e a empresa.

A razão de ser desta amplitude, encontra-se, além do mais, explicada no art.º 1.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do modo seguinte: “o presente regulamento estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, visando harmonizar as condições de concorrência entre modos de transporte terrestre, especialmente no setor rodoviário, e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária. O presente regulamento pretende igualmente promover uma melhoria das práticas de controlo e aplicação da lei pelos Estados-Membros e das práticas laborais no sector dos transportes rodoviários”.

Resulta inequivocamente do texto jurídico que citámos, que o legislador comunitário não pretende apenas a proteção dos trabalhadores dependentes, mas também a proteção geral de outros interesses que refere: concorrência leal, segurança rodoviária, melhoria de práticas de controlo e aplicação da lei pelos Estados-Membros. O legislador quer eficácia na aplicação da lei e que tal ocorra de modo igual em todo o território em que vigora.

Um tribunal português não tem que estar a discutir se um condutor polaco de uma empresa alemã tem ou não um contrato de trabalho com a transportadora.

Ou seja, qualquer tribunal do espaço europeu onde é aplicada esta legislação Comunitária, não tem de estar a apurar qual é a relação jurídica existente entre o condutor e a empresa transportadora. A única coisa que as autoridades de cada país têm de apurar é se o condutor apresenta de imediato os documentos que a lei lhe impõe que tenha em seu poder.

A empresa só deixará de ser responsabilizada nos casos expressamente previstos na lei e que já referimos.

Daí que a arguida seja, neste caso, o sujeito da contraordenação.

A arguida não provou que organizou o trabalho de modo a que o condutor pudesse cumprir o disposto no Regulamento (CEE) n.º [3821/85](#), do Conselho, de 20 de dezembro, e no capítulo ii do Regulamento (CE) n.º [561/2006](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março, nem provou qualquer

outro facto que excluísse a culpa ou a ilicitude, pelo que praticou a contraordenação em causa nestes autos.

B2) A medida da coima

A arguida refere nas conclusões 1.^a e 2.^a que: *“o grau de ilicitude e a intensidade do dolo, revestindo este a forma de dolo direto, são os normais nestes casos; e*

Tudo ponderado, verifica-se que a sanção concreta encontrada pela 1.^a instância, aplicação de coima no valor de € 2 900, mostra-se desajustada perante uma ilicitude e o dolo verificados no caso em concreto”.

A arguida foi punida a título de culpa negligente e não a título de culpa dolosa, como refere. Se fosse a título de dolo o mínimo da coima seria de 45 UC, que é muito mais elevado do que o montante concreto em que foi condenada.

A contraordenação praticada pela arguida, a título de negligência, é muito grave e a moldura da coima abstratamente aplicável situa-se entre de 20 e 300 UC, isto é, entre € 2.040 e € 30.600 (art.ºs 14.º n.º 4, alínea a) e 25.º n.º 1, alínea b), da Lei n.º 27/2010, de 30.08. A arguida foi sancionada com a coima de € 2 900, a qual se mostra muito próxima do mínimo legal.

Ponderando os factos provados, verificamos que a coima foi fixada tendo em conta a culpa e a ilicitude e demais circunstâncias concretas do caso, pelo que se mantém o seu montante inalterado.

Nesta conformidade, julgamos o recurso improcedente e confirmamos a sentença recorrida.

Sumário: i) o conceito de condutor previsto na legislação comunitária e nacional é amplo e abrange qualquer pessoa que conduza o veículo, independentemente da natureza do vínculo jurídico existente entre condutor e a empresa.

ii) a empresa é responsável pela contraordenação se o condutor do veículo for seu sócio-gerente e só deixará de ser responsabilizada nos casos previstos na lei.

III - DECISÃO

Nestes termos, acordam os juízes que integram a Secção Social do Tribunal da Relação de Évora em julgar o recurso improcedente e confirmar a sentença recorrida.

Custas pela arguida.

Notifique e comunique à ACT.

(Acórdão elaborado e integralmente revisto pelo relator).

Évora, 29 de novembro de 2018.

Moisés Pereira da Silva (relator)

João Luís Nunes