jurisprudência.pt

Tribunal da Relação de Guimarães
Processo nº 508/21.4T9BRG.G1

Relator: PAULO SERAFIM
Sessão: 12 Setembro 2022
Número: RG
Votação: UNANIMIDADE
Meio Processual: RECURSO PENAL
Decisão: PROCEDENTE

CONTRA-ORDENAÇÃO

TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR CONTA DE OUTREM

REGIME DE CARGA COMPLETA **EXCESSO DE PESO**

Sumário

I - Ressumando da factualidade dada por provada na sentença recorrida que a sociedade arguida efetuava um transporte de mercadorias por conta de outrem, em regime de carga completa, acusando um peso total que excedia o peso bruto para o qual estava autorizada, mas que o expedidor possuía nas suas instalações (local da carga) balança que lhe permitia pesar o veículo com a carga e que, não obstante, não o fez, verifica-se atipicidade contraordenacional da conduta por si impetrada, por aplicação, nestes casos, da norma excecional excludente da responsabilidade do transportador consagrada no nº 4 do art. 31º do DL 257/2007, de 16.07.
II – Contra tal entendimento não colhe a objeção de que a exclusiva responsabilidade pelo excesso da carga do expedidor que disponha de equipamento de pesagem no local do carregamento da mercadoria só opera quando tal pesagem tenha sido efetivamente realizada, por tal interpretação não encontrar arrimo no texto da lei e na respetiva ratio legis.

Texto Integral

Acordam, em conferência, os Juízes desta Secção Criminal do Tribunal da Relação de Guimarães:

I – RELATÓRIO:

I.1 **-** No Processo de Contraordenação nº 1000 3918 1971, que correu termos no Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), por decisão proferida a 26/11/2020 pelo Diretor Regional da DRMTN, foi a arguida TRANS ..., Lda. condenada na coima de € 1.250,00, pela prática, em regime de comparticipação, de uma contraordenação prevista e punida pelas disposições conjugadas dos nºs 1 e 4 do art. 31º do Decreto-Lei nº 257/2007, de 16.07. Interposto pela arguida TRANS ..., Lda. recurso de impugnação judicial daquela decisão administrativa, no âmbito do Processo nº 508/21.4T9BRG, do Tribunal Judicial da Comarca de Braga – Juízo Local Criminal de Braga – Juiz 3, **no dia 10.09.2021, pelo Exmo. Juiz foi proferida <u>sentença</u> com o seguinte dispositivo –** depósito no mesmo dia (referências 174749742 e 174875659, respetivamente):
«Tendo em conta as considerações de facto e de Direito supra expostas, julgo parcialmente procedente a presente impugnação, condenando a sociedade **TRANS ..., LDA.**, no pagamento da coima de 500,00€ (quinhentos Euros) pela prática de uma contraordenação prevista e punida pelo artigo 31.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho.
Condeno a sociedade **TRANS ..., LDA.**, no pagamento das custas, fixando em 04 (quatro) Unidades de Conta a taxa de justiça.»

▬

I.2 - Inconformado com a sobredita decisão judicial, dela veio a **arguida TRANS ..., Lda.** interpor o **presente recurso**, que contém motivação e **culmina com as seguintes conclusões e petitório** (referência 11961779):

“1. O presente recurso vem da douta sentença datada de 02/07/2021, proferida em primeira instância pela Mma. Juiz do Juízo Local Criminal de Vila do Conde, Juiz 3, do Tribunal Judicial da Comarca do Porto, que decide pela improcedência parcial do recurso interposto, revoga a decisão administrativa e aplica uma coima no valor de € 500,00.
2. O tipo de ilícito é previsto e punido pelo artigo 31º. do Decreto-Lei nº.257/2007, de 16/07, absolutamente omisso em matéria de prescrição do procedimento.
3. Essa matéria que é regulada pelo Decreto-Lei nº.433/82, de 27/10.
4. Pela alínea c) do artigo 27º, nos termos da qual prescreve no prazo de um ano o procedimento cuja contraordenação seja punida com uma coima de

montante máximo inferior a € 2.493,99.
5. E pelo nº.3 do artigo 28º., nos termos do qual a prescrição do procedimento tem sempre lugar quando, desde o seu início e ressalvado o tempo de suspensão, tiver decorrido o prazo de prescrição acrescido de metade.
6. A coima abstractamente aplicável ao caso é de € 250,00 a€ 750,00, prescrevendo o procedimento no referido prazo de um ano, e sempre que desde o se início tiver decorrido esse prazo acrescido de metade.
7. Inexistiu tempo de suspensão do procedimento e qualquer evento suspensivo ou interruptivo previsto na lei.
8. Os factos ocorreram em 17/09/2019, e o prazo de prescrição teve início no dia imediatamente seguinte, nos termos do nº.1 do artigo 119º. do Código Penal.
9. É objectivo que desde o início do prazo tinha decorrido mais de um ano e meio, e estava prescrito o procedimento na data em que foi proferida a douta sentença recorrida, como está na presente data.
10. O que se requer expressamente seja reconhecido e declarado, nos termos do nº.3 do artigo 28º. do Decreto-Lei nº.433/82, de 27/10, não obstante seja mesmo de conhecimento oficioso.
11. Ao não reconhecer e não declarar oficiosamente a verificação da prescrição do procedimento, violou o Mmo. Tribunal a quo a norma do nº.3 do artigo 28º. Do Decreto-Lei nº.433/82, de 27/10, e a norma do artigo 119º. do Código Penal.
12. Provado que a arguida era apenas transportadora (facto provado sob a alínea a) e que o expedidor (e simultaneamente carregador da mercadoria) dispunha de equipamento de pesagem no local da expedição (facto provado sob a alínea d)), nenhuma responsabilidade pode imputar-se à primeira.
13. Salvo o devido respeito, não pode concordar-se com o douto entendimento que vem expresso na douta sentença recorrida, nos termos do qual a responsabilidade do transportador é excluída só quando o expedidor disponha de equipamento de pesagem no local da expedição e quando o mesmo seja utilizado.
14. E assim porquanto tal interpretação e aplicação do nº.1 do artigo 31º. do Decreto- Lei nº.257/2007, de 16/07, constitui uma interpretação analógica daquela norma designadamente dos pressupostos da incriminação, contra reum e em termos que a Lei e a Constituição proíbem.
15. Se fosse intenção do legislador excluir a culpa do transportador apenas nos casos em que o equipamento de pesagem existe no local da expedição e é utilizado, então tê-lo-ia consagrado de forma expressa e inequívoca na respectiva letra, sem margem para qualquer dúvida na sua aplicação.
16. A interpretação e aplicação da referida norma preconizada na douta

sentença ora recorrida é materialmente inconstitucional, por violadora do nº.1 do artigo 29º. da CRP, e do princípio da legalidade criminal, nos termos do qual ninguém pode ser punido senão em virtude de uma lei anterior que declare punível a acção ou omissão, e de uma forma escrita, estrita e certa.
17. Deve assim reconhecer-se e declarar-se essa inconstitucionalidade material, com as legais consequências, e designadamente com absolvição da arguida.
18. A douta sentença recorrida está viciada de erro notório na apreciação da prova, patente em várias passagens do texto da douta fundamentação, que não quadram nos elementos probatórios e nem podem ter sido colhidos de nenhum elemento objectivo existente nos autos e/ou no ordenamento jurídico.
19. É o caso do facto julgado provado sob a alínea c), que rigorosamente constitui conclusão e nenhuma verificação concreta e circunstanciada em tempo lugar ou modo, que possa fundamentar decisão em processo de natureza sancionatória.
20. E que na realidade constitui o suporte exclusivo da conclusão extraída na douta sentença de que o putativo ilícito terá sido praticado com dolo, que não foi, e nem existe elemento objectivo algum nos autos que permita assim concluir.
21. Resulta do depoimento prestado pela testemunha L. F. que o expedidor tinha equipamento de pesagem no local da expedição, e que as ordens que a arguida emanou ao condutor eram para não iniciar o transporte sem pesar a mercadoria.
22. Mais acrescentou a referida testemunha que a operação de carga é levada a cabo pelo expedidor, que é quem dispõe de meios humanos e materiais para carregar a mercadoria no local da expedição.
23. E mesmo que assim não fosse, nenhum elemento objectivo existe nos autos que permita concluir pela existência de dolo, em qualquer das suas espécies, pelo que a arguida jamais poderia ser punida senão a título de negligência.
24. Deve suprimir-se ou desconsiderar-se o enunciado do facto julgado provado sob a alínea c), por meramente conclusivo, e também porque viciado de erro notório para efeito da alínea c) do nº.2 do artigo 410º. do CPP.
25. Ao decidir como decidiu, violou o Mmo. Tribunal a quo as referidas normas do artigo 638º. do CPC, do artigo 32º./2 da CRP, artigo 410º./2/c) do CPP.
26. Ainda que fosse de entender que a arguida praticou o ilícito cuja prática lhe vem imputada, foi apenas julgado prova do que a arguida efectuava o transporte, como sempre reconheceu, embora sempre tenha rejeitado a possibilidade de o realizar com peso superior ao legalmente permitido, por não ter como sindicar tal facto.
27. A existir culpa da arguida, que não existe, e nem dos factos provados pode

assim concluir-se, sempre seria apenas negligente e em grau manifestamente diminuto, considerando que não realizou a operação de carga do veículo, o expedidor tinha equipamento de pesagem no local da expedição.
28. A ter-se verificado – e não verificou, a infracção é da mais diminuta gravidade legalmente prevista, correspondendo à imputação de um excesso de menos de 25% do peso bruto do veículo.
29. Nem sequer é sequer graduada pelo legislador como sendo leve, grave ou muito grave, como faz na generalidade das situações em visa a protecção dos mesmos interesses, designadamente no âmbito do Código da Estrada.
30. Nenhuma ponderação concreta é realizada sobre a culpa (que manifestamente não tem), além de uma formulação vaga, genérica e conclusiva que não pode suportar a aplicação de sanção contra-ordenacional.
31. Não resultou qualquer perigo para a circulação rodoviária, a arguida também não tem antecedentes e é absolutamente desconhecida a sua situação económica.
32. Ainda que fosse de concluir praticado o ilícito, sempre a sanção de admoestação prevista no artigo 51º. do Decreto-Lei nº.433/82, de 27/10, seria adequada e mais que suficiente para realizar na prática quaisquer finalidades de punição.
33. Ao decidir como decidiu, violou assim o Mmo. Tribunal a quo a referida norma do artigo 51º. do Decreto-Lei nº.433/82, de 27/10.
34. Ainda que assim não se entenda, objectivamente inexistem nos autos elementos objectivos que possam fundamentar a aplicação de coima superior ao mínimo legal previsto para a negligência, de € 250,00, como subsidiariamente se impõe ao abrigo dos artigos 18º. e 51º. do Decreto-Lei nº.433/82, de 27/10, que o Mmo. Tribunal a quo violou ao interpretar e aplicar em sentido diverso.
35. A douta decisão recorrida é nula, ou padece de erro manifesto na aplicação do direito, no segmento em que condena a arguida no pagamento de taxa de justiça de 4 UC de forma absolutamente imotivada. Erro e desproporcionalidade que é ainda mais impressiva numa situação em que o recurso interposto foi julgado parcialmente procedente.
36. Foram violadas as normas do nº.4 do artigo 374º., da alínea a) do nº.1 do artigo 379º., do CPP, e o nº.7 do artigo 8º. do RCP, que se impunha interpretar e aplicar no sentido de ser absolutamente desnecessária, desadequada e desproporcional a condenação da arguida em custas de montante superior ao mínimo legal, de 1 UC, já liquidada.

TERMOS EM QUE, NOS MAIS DE DIREITO E COM O MUI DOUTO SUPRIMENTO DE VOSSAS EXCELÊNCIAS,

Deve dar-se provimento ao presente recurso, ser revogada a douta sentença recorrida, e substituída agora por mui douto Acórdão que reconheça e declare verificada a prescrição do presente procedimento, com as legais consequências.
Caso assim não se entenda, subsidiariamente, sempre deve a arguida ser absolvida, ainda que por força do reconhecimento e da declaração de inconstitucionalidade material do nº.1 do artigo 31º. do Decreto-Lei nº.257/2007, de 16/07, quando interpretado no sentido preconizado na douta sentença ora recorrida, de que a responsabilidade do transportador é excluída tão-somente quando o expedidor disponha de equipamento de pesagem no local da expedição e esse equipamento seja utilizado, por manifestamente violadora do princípio da legalidade criminal e do disposto no nº.1 do artigo 29º. da CRP.
Caso ainda assim não se entenda, sempre deve aplicar-se a sanção de admoestação, mais do que adequada e suficiente para realizar qualquer finalidade de punição que se entenda existir.
Subsidiariamente, e no limite, no caso de se entender pela necessidade de aplicação de coima, nunca a mesma poderá ser de valor superior ao mínimo legal previsto para a forma negligente, que é de € 250,00, nos termos do nº.2 do artigo 22º. do Decreto- Lei nº.257/2007, de 16/07.
Na hipótese de se entender que a arguida praticou o ilícito em apreço, sempre deve ser revogado o segmento decisório que a condena no pagamento de custas no montante de 4 UC, e ser este substituído por mui douto Acórdão que julgue antes necessária, adequada e proporcional a condenação no pagamento de custas no montante mínimo legal de 1 UC, já liquidado.
Assim se espera, confiadamente, na certeza de que Vossas Excelências, Venerandos Juízes Desembargadores, farão a costumada J U S T I Ç A"

Na primeira instância, o Ministério Público não deduziu resposta ao recurso formulado pela arguida, apesar de notificado do despacho de admissão, nos termos e para os efeitos do artigo 413.º, n.º 1 do CPP.

I.3 - Neste Tribunal da Relação, o Exmo. Procurador-Geral Adjunto emitiu douto **parecer** em que, entre o mais, cita pertinente jurisprudência e sustenta a procedência do recurso por se verificar, face à factualidade dada por provada e ao direito aplicável, falta de responsabilidade criminal da recorrente (referência 7851741).
Cumprido o disposto no art. 417º, nº2 do CPP, não foi apresentada resposta.
Efetuado exame preliminar e colhidos os vistos legais, foram os autos

submetidos à conferência, cumprindo, pois, conhecer e decidir.

*

II – ÂMBITO OBJETIVO DO RECURSO (QUESTÕES A DECIDIR):

É hoje pacífico o entendimento doutrinário e jurisprudencial de que o âmbito do recurso é delimitado pelas conclusões extraídas pelo recorrente da respetiva motivação, sendo apenas as questões aí inventariadas (elencadas/sumariadas) as que o tribunal de recurso tem de apreciar, sem prejuízo das de conhecimento oficioso, designadamente dos vícios indicados no Artº 410º, nº 2, do Código de Processo Penal (ulteriormente designado, abreviadamente, C.P.P.) (1).
Por outro lado, cumpre ter presente o disposto no artigo 75º, nº 1 do Regime Geral das Contraordenações [DL 433/82, de 27.10], em que se prescreve que "se o contrário não resultar deste diploma, a 2ª instância apenas conhecerá da matéria de direito, não cabendo recurso das suas decisões". Ressuma do citado normativo legal que a decisão sobre a matéria de facto operada em primeira instância considera-se definitiva, exceto se da análise do próprio texto da decisão recorrida, por si só ou conjugada com as regras da experiência comum, se verifiquem alguns dos vícios a que alude o artigo 410º, nº 2 do Código de Processo Penal.

Assim sendo, no caso vertente, *as questões que importa lucidar concernem aos seguintes itens:*

A) *Prescrição do procedimento contraordenacional.*
B) *Atipicidade contraordenacional da conduta assumida pela arguida. Inconstitucionalidade material da interpretação da norma do art. 31º, nº1 do DL 257/2007, de 16.07 preconizada na sentença recorrida, por violação do nº1 do art. 29º da Constituição da República Portuguesa, e do princípio da legalidade criminal.*
C) *Erro notório na apreciação da prova (art. 410º, nº2, alínea c), do CPP).*
D) *Peticionada aplicação da sanção de admoestação à conduta da arguida, quando muito, meramente negligente.*
E) *Da dosimetria da coima aplicada: peticionada aplicação do mínimo legal previsto para a negligência (€ 250,00) – cf. arts. 18º e 51º do DL 433/82, de 27.10.*
F) *Nulidade da sentença ou erro manifesto na aplicação do direito no que*

segmento em que, de forma imotivada, condena a arguida no pagamento de taxa de justiça de 4 UC.
*

III – APRECIAÇÃO:

III.1 - Na sentença recorrida foi dada por provada a seguinte factualidade (ponto II.2.1):

"a) No dia 2 de julho de 2019, pelas 09 horas e 51 minutos, na Avenida ..., em Braga, a sociedade impugnante TRANS ..., LDA., efetuava um transporte de mercadorias por conta de outrem, em regime de carga completa, no veículo pesado de mercadorias de matrícula MV, em conjunto com o semirreboque de matrícula ....9, acusando um peso total de 47300 Kg, excedendo em 9300 Kg o de 38000 Kg, peso bruto para o qual está autorizado;
b) Tal excesso representa 24% em relação ao peso bruto legal;
c) A sociedade arguida agiu de forma livre e voluntária, representando o excesso de carga como consequência possível da sua conduta;
d) No local de carga existe uma balança, mas o veículo com a respetiva carga não foi submetido a pesagem."

O Tribunal *a quo* considerou como não provada a seguinte factualidade (ponto II.2.2):

"Não resultaram não provados quaisquer factos constantes do auto de notícia e da decisão da autoridade administrativa competente.

Não resultou provada a restante matéria de facto constante do articulado de impugnação judicial, nomeadamente, que:

a) O veículo foi submetido a pesagem no local de carga;
b) A sociedade impugnante não tinha porque desconfiar da pesagem realizada pelo expedidor no ato da expedição;
c) A sociedade impugnante atuou a título de negligência."

E motivou a decisão sobre a matéria de facto do seguinte modo (ponto II.2.3):

"Relativamente à factualidade provada e descrita nas alíneas a) a d), a convicção deste Tribunal baseou-se nas declarações do agente autuante, M. P., Agente da Polícia de Segurança Pública em funções na Esquadra de Trânsito de Braga, a qual demonstrou um conhecimento direto dos factos por ter

procedido à fiscalização e pesagem do veículo pesado de mercadorias em causa nos presentes autos. Declarou de forma isenta e coerente, merecendo inteira credibilidade, referindo que se tratava de uma operação aleatória de controlo de peso.
Confirmou que a balança utilizada estava em perfeitas condições de funcionamento e calibrada nos termos legais, tendo sido submetida às competentes verificações periódicas. Mais esclareceu que o local onde a balança foi montada era plano e adequado para o efeito, tendo inclusivamente utilizado um nível para efeito. Os estrados foram todos montados, pelo que a pesagem foi efetuada nos termos legais e de acordo com a homologação da balança em causa e da formação que lhe foi ministrada.
Por outro lado, referiu que o motorista da sociedade arguida não solicitou nova pesagem, tendo assinado o competente registo de controlo de peso, o qual se encontra elaborado nos termos legais. Referiu ainda que desde logo estranhou ser um transporte em regime de carga completa mas a guia de transporte nada referir quanto ao peso transportado – conferir fls. 04 – tendo desde logo sido referido pelo motorista da sociedade arguida que no local de carregamento o veículo não foi submetido a pesagem. Por esse motivo elaborou o auto de notícia que gerou o presente processo.
O Tribunal tomou ainda em consideração o resultado da pesagem que consta do talão de fls. 03, o certificado de verificação periódica de fls. 05 e a guia de transporte de fls. 04.
No que se refere à regularidade da operação de pesagem, nomeadamente a montagem e utilização das balanças, este Tribunal tomou ainda em consideração o teor das declarações da testemunha A. J., a qual revelou um conhecimento direto dos factos pela circunstância de, na qualidade de Chefe da Polícia de Segurança Pública em funções na Esquadra de Trânsito de Braga, ter organizado, coordenado e supervisionado toda a operação.
Declarou de forma isenta e coerente, merecendo inteira credibilidade, esclarecendo que se tratou de uma operação aleatória de controlo de peso, na qual eram fiscalizados os veículos pesados de mercadorias que se encontrassem a circular na via pública.
No que se refere à existência de uma balança no local onde foi efetuada a carga, este Tribunal tomou igualmente consideração o teor da fotografia junta aos autos a fls. 44 e as declarações da testemunha L. F., encarregado geral da sociedade impugnante, a qual demonstrou um conhecimento direto do local de carga por ter visitado o mesmo anteriormente à data dos factos, embora não tenha presenciado a carga e transporte de mercadorias em causa nos presentes autos.
Anota-se que sobre os factos os legais representantes da sociedade

impugnante não quiseram prestar declarações em audiência de julgamento.
Relativamente aos factos não provados, a convicção deste Tribunal resultou da sua falta de prova em sede de audiência de julgamento.
Com efeito, da guia de transporte junta aos autos a fls. 04, analisada em conjunto com o declarado pelo motorista da sociedade impugnante no momento da fiscalização, é inequívoco que não foi pesada a carga em causa nos presentes autos, caso contrário existiria um talão da pesagem e o concreto peso da carga constaria da guia de transporte, a qual apenas contém o volume da carga e não o peso."

–

III. 2 – Conhecimento das concretas questões suscitadas pelo recurso (mediante ordenamento sequencial por precedente lógico-processual):

III.2.1 – **Da alegada atipicidade contraordenacional da conduta da arguida/recorrente:**

Alega a arguida/recorrente TRANS ..., Lda., neste conspecto, em súmula, que, encontrando-se provado na sentença recorrida que era apenas transportadora (facto provado sob a al. a)) e que o expedidor (e simultaneamente carregador da mercadoria) dispunha de equipamento de pesagem no local da expedição (facto provado sob a al. d)), nenhuma responsabilidade pode ser imputada à arguida.
Assim, a interpretação e aplicação da norma do nº1 do art. 31º do DL 257/2007, de 16.07, preconizada na sentença recorrida, no sentido de que só há exclusão da responsabilidade do transportador quando há efetiva pesagem no local da expedição, é materialmente inconstitucional, por violadora do preceituado no nº1 do art. 29º da CRP, e do princípio da legalidade criminal – cfr. conclusões 12ª a 17ª.

Apreciando.

Prescreve o art. 31º do Decreto-Lei nº257/2007, de 16 de julho, sob a epígrafe "excesso de carga", na parte que ora releva:

"1. A realização de transportes com excesso de carga é punível com coima de (euro) 500 a (euro) 1500, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.
2. Sempre que o excesso de carga seja igual ou superior a 25 % do peso bruto do veículo, a infracção é punível com coima de (euro) 1250 a (euro) 3740.

[…]
4. Sempre que o excesso de carga se verifique no decurso de um transporte em regime de carga completa, a infracção é imputável ao expedidor e ao transportador, em comparticipação, salvo nos casos em que o expedidor, os seus agentes ou o carregador disponham de equipamento de pesagem no local do carregamento da mercadoria, ou em caso de embalagens ou unidades de carga com peso unitário predefinido, em que a infracção é imputável apenas ao expedidor." (alteração introduzida pelo Decreto-Lei nº 137/2008, de 21 de julho).
No caso vertente, encontra-se provado nas alíneas a) e b) do ponto II.2.1 que, no dia 17.09.2019, a sociedade arguida efetuava um transporte de mercadorias por conta de outrem, em regime de carga completa (2), no veículo pesado de mercadorias de matrícula MV, em conjunto com o semirreboque de matrícula ....9, acusando um peso total de 47300 Kg, excedendo em 9300 Kg o de 38000 Kg, peso bruto para o qual está autorizado (excesso que representa 24% em relação ao peso bruto legal).
Ressuma ainda da factualidade dada por provada na sentença recorrida que o expedidor possuía nas suas instalações (local da carga) balança que lhe permitia pesar o veículo com a carga e que, não obstante, não o fez - cf. factos dados como provados nas alíneas a) e d).
Perante tal comprovada factualidade, afigura-se-nos assistir razão à recorrente no que concerne à alegada atipicidade contraordenacional da conduta por si impetrada, por aplicação, nestes casos, da norma excecional excludente da responsabilidade do transportador consagrada no nº4 do citado art. 31º do DL 257/2007, de 16.07.
Igual entendimento foi revelado pelo Exmo. Procurador-Geral Adjunto no parecer que emitiu nos autos, cuja proficiência nos leva a citá-lo em grande medida nesta decisão, assim se dispensando outras idênticas e redundantes considerações.

Assim, menciona-se no mencionado parecer, emitido nos termos do art. 416º, nº1, do CPP:

«Parece-nos que, possuindo o expedidor balança que lhe permitia pesar o veículo com a carga e mesmo não o tendo feito, a responsabilidade pela infração só ao expedidor pode ser imputável, face ao disposto no artigo 31º, nº 4 do DL nº 257/2007, de 27-10. O facto de o expedidor não ter efetuado a pesagem só a ele se pode imputar, pois era obrigação sua pesar o veículo e a carga e sabia que podia e devia fazê-lo.
Vejamos o que sobre esta matéria escreveu o Senhor Desembargador Paulo

Costa no acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 28-04-20, proferido no processo nº 1103/20.0T8VCD.P1, in www.dgsi.pt.
"Dispõe o nº 4 do art. 31º do DL nº 257/2007 com as alterações introduzidas pelo DL nº 137/2008 que "Sempre que o excesso de carga se verifique no decurso de um transporte em regime de carga completa, a infracção é imputável ao expedidor e ao transportador, em comparticipação, salvo nos casos em que o expedidor, os seus agentes ou o carregador dispõem de equipamento de pesagem no local do carregamento da mercadoria, ou em casos de embalagens ou unidades de carga com peso unitário predefinido, em que a infracção é imputável apenas ao expedidor".
A regra é a de que a responsabilidade pela contraordenação, sempre que se esteja perante um transporte em regime de carga completa, é imputável quer ao expedidor quer ao transportador.
O DL nº 137/2008 veio introduzir uma exceção a esta regra nos casos em que o expedidor disponha de equipamento de pesagem no local.
Salvo melhor opinião, o legislador não quis com esta norma afastar as regras gerais em matéria de comparticipação, nomeadamente o art. 16º do RGCO, quis sim excluir a responsabilidade do transportador quando este nada tenha a ver com o excesso de carga, ao contrário do que acontecia até à entrada em vigor do DL 137/2008 em que ambos eram responsabilizados ainda que o transportador em nada contribuísse para o excesso de carga ou com ele pactuasse.
Se não existe equipamento de pesagem quer o expedidor quer o transportador têm de admitir como possível que a carga ultrapasse o limite legalmente permitido, ambos se conformando com tal facto, caso em que ambos têm de ser responsabilizados, conforme decorre do art. 16º do RGCO.
Já se o expedidor tem a possibilidade de aferir o peso da carga e não o faz ou permite um transporte com excesso de carga apenas este deve ser responsabilizado" –, sublinhado nosso.

E escreve-se no acórdão da Relação de Évora, de 19-05-2015, proferido no processo nº 33/14.0TBMMN.E1, relatado pelo Senhor Desembargador Martins Simão:
"O diploma que regula o transporte rodoviário de mercadorias efectuado por meio de veículos automóveis ou conjunto de veículos de mercadorias, com peso bruto igual ou superior a 2500 kg é o DL nº 257/2007 de 16 de Julho, como resulta do seu art. 1º nº 1.

Na sua redacção primitiva estabelecia o art. 31º daquele diploma:
"1- A realização de transportes com excesso de carga é punível coma coima de

€ 500 a 1500 €, sem prejuízo do disposto nos números seguintes:
2- Sempre que o excesso de carga seja igual ou superior a 25% do peso bruto do veículo a infracção é punível com coima de € 1250 a € 3740.
3- (...)
4- Sempre que o excesso de carga se verifique no decurso de um transporte em regime de carga completa, a infracção é imputável ao expedidor e transportador, em comparticipação.".

O veículo circulava com excesso de carga, uma vez que excedia o peso em 8.580 kg, correspondente a 21%, em relação ao peso bruto do veículo de 40.000 kg e em regime de carga completa, isto é, "transporte por conta de outrem em que o veículo é utilizado no conjunto da sua capacidade de carga por um único expedidor" nos termos do art. 2º, al. n) do DL nº 257/2007.
Do teor do nº 4 do art. 31º do diploma referido resulta que, a arguida que efectuava o transporte em regime de carga completa era responsável pela contra-ordenação em comparticipação com o expedidor.
No caso em apreço, eram responsáveis em comparticipação a arguida e a firma "S. S. SA", respectivamente na qualidade de transportadora e de expedidora.
Mas, há que ter em conta que, o nº 4 do art. 31º citado foi alterado pelo DL nº 137/2008 de 21-7, que lhe deu a seguinte redacção: "Sempre que o excesso de carga se verifique no decurso de um transporte em regime de carga completa, a infracção é imputável ao expedidor e transportador, em comparticipação, salvo nos casos em que o expedidor, os seus agentes ou o carregador disponham de equipamento de pesagem no local do carregamento da mercadoria, ou em casos de embalagens ou unidades de carga como peso unitário predefinido, em que a infracção é imputável apenas ao expedidor".
Esta alteração da norma, como consta do preâmbulo do DL nº 137/2008, de 21-7, visou para além do mais, "clarificar, em matéria de imputabilidade de infracções por excesso de carga, os casos em que a responsabilidade recai exclusivamente sobre a entidade que procede ao carregamento".
Desta alteração que não foi tida em conta na decisão recorrida resulta, de forma inequívoca, da letra e da ratio legis que a intenção do legislador foi a de que nos casos em que se efectuem transportes em regime de carga completa, em que o expedidor disponha de equipamento de pesagem no local do carregamento da mercadoria, a infracção é apenas imputável ao expedidor -, sublinhado nosso".
Tendo-se em atenção que o veículo aqui em causa circulava com excesso de carga, mas que a entidade expedidora possuía balança que lhe permitia pesar o veículo com a carga, parece-nos que a responsabilidade pela infração só ao

expedidor pode ser imputada, face ao disposto no artigo 31º, nº 4 do DL nº 257/2007, de 27-10, pelo que somos de parecer que o recurso interposto pela arguida deve ser julgado procedente.»
Assim sendo, concordamos com a recorrente quando aduz que a interpretação elaborada pelo Tribunal *a quo* da norma constante do nº4 do art. 31º do DL 257/2007, de 27.10, no sentido de que a exclusiva responsabilidade pelo excesso da carga do expedidor que disponha de equipamento de pesagem no local do carregamento da mercadoria só opera quando tal pesagem tenha sido efetivamente realizada, é desfasada do texto da lei e da *ratio legis*.

Prescreve o art. 9º do Código Civil, sob a epígrafe "Interpretação da lei":

"1. A interpretação não deve cingir-se à letra da lei, mas reconstituir a partir dos textos o pensamento legislativo, tendo sobretudo em conta a unidade do sistema jurídico, as circunstâncias em que a lei foi elaborada e as condições específicas do tempo em que é aplicada.
2. Não pode, porém, ser considerado pelo intérprete o pensamento legislativo que não tenha na letra da lei um mínimo de correspondência verbal, ainda que imperfeitamente expresso.
3. Na fixação do sentido e alcance da lei, o intérprete presumirá que o legislador consagrou as soluções mais acertadas e soube exprimir o seu pensamento em termos adequados."

Por seu turno, dispõe o art. 2º do RGCO, consagrador, entre o mais, dos princípios da legalidade e da tipicidade, que "Só será punido como contra-ordenação o facto descrito e declarado passível de coima por lei anterior ao momento da sua prática".
Assim, a legalidade dos ilícitos contraordenacionais obtém-se por recurso à técnica legislativa da tipicidade, que consiste em descrever, de forma clara, precisa e rigorosa, a conduta ou o facto considerado legalmente reprovável. Essa descrição consubstancia a conduta típica e, dessarte, a final, o tipo contraordenacional.
Um dos corolários do princípio da legalidade é o de que a lei incriminadora não admite interpretação extensiva, nem as suas lacunas podem ser supridas por recurso à analogia (cfr., no mesmo sentido, o estatuído no art. 1º do Código Penal).
Dito isto, entendemos que a interpretação normativa manifestada na sentença pelo Tribunal recorrido não encontra arrimo no texto legal, pois que deste decorre, literalmente, pela utilização do forma verbal "disponham", que o legislador só previu como necessária para excluir a coresponsabilização do

transportador de mercadorias em regime de carga completa a circunstância de o respetivo expedidor/carregador possuir equipamento idóneo à pesagem (balança) no local do carregamento da mercadoria, encontrando-se, pois, em condições de prover à realização do pretendido transporte em condições de carga legais. O texto normativo em questão não faz qualquer referência à prévia pesagem da carga no local do carregamento, devendo presumir-se que o legislador expressou corretamente o seu pensamento.
Acresce que, salvo melhor opinião, se a alteração legislativa ao nº4 do art. 31º do DL 257/2007, de 16.07, operada em 2008 tivesse em vista a exclusão da responsabilidade do transportador somente nos casos em que a carga fosse efetivamente pesada pelo expedidor no local do carregamento, a mesma seria redundante, supérflua, porquanto implicando sempre a "comparticipação", nos termos dos arts. 16º do RGCO e 26º e 27º do CP, uma vontade dolosamente convergente (um acordo) entre os executores da contraordenação – coautoria – ou, ao menos, um auxílio, material ou moral, doloso de alguém à sua prática por outrem – cumplicidade –, não se vislumbra como seria possível responsabilizar o transportador num caso em que a pesagem tivesse sido previamente realizada pelo expedidor e indicasse um peso supostamente legal. Por outro lado, se a pesagem excedesse o máximo legalmente permitido e assim fosse declarado na guia de transporte, é obvio que o transportador podia ser coresponsabilizado pela conduta ilícita, com a qual pactuou, porquanto era-lhe exigível que não procedesse ao transporte da mercadoria nesse circunstancialismo violador da lei.
É com o sobredito sentido que deve ser interpretada a justificação adiantada pelo legislador no preâmbulo do DL 137/2008, de 21.07, para a alteração normativa ali operada, elucidando como seu desiderato *"clarificar, em matéria de imputabilidade de infracções por excesso de carga, os casos em que a responsabilidade recai exclusivamente sobre a entidade que procede ao carregamento".*
E bem se compreende a opção legislativa adotada, a qual deve ser enquadrada por razões de ordem prática, de cariz económico e fundada na com confiança que deve vigorar entre os parceiros comerciais. Assim, nos casos em que o expedidor/carregador, podendo fazê-lo, por dispor do equipamento necessário para o efeito no local do carregamento, não procede à pesagem da carga, dispensa-se o transportador da odiosa tarefa de demonstrar desconfiança quanto a tal aspeto, que, aliás, na normalidade das situações, nem poderia controlar mediante uma pesagem por si efetuada, pelo menos em tempo útil. Nesses casos, então, nos termos da lei, a infração é imputável unicamente ao expedidor.
Assim sendo, mostrando-se excluída a tipicidade da conduta adotada pela

arguida, importa alterar em conformidade a decisão da matéria de facto operada em primeira instância, considerando agora como não provada a matéria de facto que constava como provada na alínea c) («A sociedade arguida agiu de forma livre e voluntária, representando o excesso de carga como consequência possível da sua conduta.») – cfr. art. 431º, al. b), do CPP.
Conclui-se, destarte, pela procedência do recurso interposto pela arguida TRANS ..., Lda., e, consequentemente, pela revogação da sentença condenatória, absolvendo-a agora da prática, em regime de comparticipação, de uma contraordenação prevista e punida pelas disposições conjugadas dos nºs 1 e 4 do art. 31º do Decreto-Lei nº 257/2007, de 16.07.
*

IV - DISPOSITIVO:

Pelo exposto, acordam os Juízes da Secção Criminal deste Tribunal da Relação de Guimarães em conceder provimento ao recurso interposto pela arguida TRANS ..., Lda., e consequentemente, revogando-se a sentença recorrida, absolvê-la da prática, em regime de comparticipação, de uma contraordenação prevista e punida pelas disposições conjugadas dos nºs 1 e 4 do art. 31º do Decreto-Lei nº 257/2007, de 16.07.

Sem tributação (arts. 513º, nº1 e 514º, ambos do CPP, *a contrario*).
*
Guimarães, 12 de setembro de 2022,

Paulo Correia Serafim (Relator)
[assinatura eletrónica]

Pedro Freitas Pinto (Adjunto)
[assinatura eletrónica]

Fátima Sanches (Adjunta)
[assinatura eletrónica]

(Acórdão elaborado pelo relator e por ele integralmente revisto, com recurso a meios informáticos – cfr. art. 94º, nº 2, do CPP)

1. Cfr., neste sentido, Paulo Pinto de Albuquerque, *in* “Comentário do Código

de Processo Penal", 2ª Edição, UCE, 2008, anot. 3 ao art. 402º, págs. 1030 e 1031; M. Simas Santos/M. Leal Henriques, *in* "Código de Processo Penal Anotado", II Volume, 2ª Edição, Editora Reis dos Livros, 2004, p. 696; Germano Marques da Silva, *in* "Direito Processual Penal Português - Do Procedimento (Marcha do Processo)", Vol. 3, Universidade Católica Editora, 2018, págs. 335 e 336; o Acórdão de Fixação de Jurisprudência do S.T.J. nº 7/95 de 19/10/1995, publicado no DR, Série I-A, de 28/12/1995, em interpretação que ainda hoje mantém atualidade.
2. De acordo com a definição conferida pelo art. 2º, al. n), do DL 257/2007, de 16.07, consideram-se «Transportes em regime de carga completa» os transportes por conta de outrem em que o veículo é utilizado no conjunto da sua capacidade de carga por um único expedidor.