

Tribunal da Relação de Coimbra
Processo nº 1039/21.8TGRD.C2

Relator: PAULA MARIA ROBERTO

Sessão: 12 Maio 2023

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: RECURSO PENAL

Decisão: CONFIRMADA

EMPRESAS DE TRANSPORTE

ATIVIDADE DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO **TACÓGRAFO**

FOLHAS DE REGISTO **CONTRAORDENAÇÃO**

Sumário

I - Embora as normas do Regulamento 561/2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04/02, façam referência a empresas de transporte, tal não significa que as mesmas apenas são aplicáveis às empresas de transporte que se dedicam exclusivamente a este transporte com o respetivo CAE 49410.

II - Ao invés, é abrangida toda a atividade móvel de transporte rodoviário e não apenas a atividade das empresas cujo objeto social é, exclusivamente, o transporte de mercadorias por conta de outrem (pressupondo um contrato de transporte).

III - Assim, é aplicável a uma sociedade que se dedica à atividade de construção civil e outras obras de engenharia civil aquele Regulamento (UE) n.º 165/2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários.

Texto Integral

Recurso n.º 1039/21.8TGRD.C2

Acordam[\[1\]](#) na Secção Social (6.ª Secção) do Tribunal da Relação de Coimbra:

I - Relatório

A arguida A..., Lda, com sede em ..., veio impugnar a decisão administrativa que lhe aplicou uma coima de € 3.978,00 pela prática de uma contraordenação muito grave p. e p. pelos artigos 36.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04/02; 14.º, n.º 4, a) e 25.º, n.º 1, b), ambos da Lei n.º 27/2010, de 30/08.

*

Recebido o recurso, foi proferido despacho no sentido de não ser indispensável a realização de audiência de julgamento e as partes notificadas para declararem se se opõem a uma decisão por despacho.

*

De seguida, foi proferida a decisão de fls. 105 e segs. e que, objeto de recurso, foi anulada por acórdão deste tribunal.

*

Tendo os autos baixado ao tribunal de 1ª instância, foi proferida a decisão de fls. 163 e segs. com o seguinte dispositivo:

“Por tudo o exposto decido julgar totalmente improcedente o recurso de impugnação interposto pela arguida A..., LDA., em consequência mantendo a decisão proferida pela ACT.”

*

A arguida, notificada desta decisão, veio interpor o presente recurso que concluiu da forma seguinte:

“6.1)- A disciplina do Regulamento (EU) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04 de fevereiro, aplica-se às empresas de transportes, ou empresas transportadoras, entendidas estas como aquelas entidades que se dedicam ao transporte rodoviário e que podem ser uma pessoa singular ou colectiva, associação ou um grupo de pessoas sem personalidade jurídica, com ou sem fins lucrativos, ou um organismo oficial, com personalidade jurídica própria ou dependente de uma autoridade com personalidade jurídica, que age por conta de outrem ou por conta própria.

6.2)- Resulta expressamente da decisão administrativa que está na génese do presente processo que a recorrente (A..., Lda.), se trata da «pessoa coletiva

com o NIF ..., cuja atividade económica respeita a construção e outras obras de engenharia civil, NE, com o CAE 42990 (...)».

6.3)- E, por isso, deve concluir-se que a recorrente não se trata de uma pessoa jurídica (coletiva) que se dedica ao transporte rodoviário (uma vez que se dedica, antes, à construção civil e outras obras de engenharia civil).

6.4)- Logo, salvo o devido respeito e melhor opinião, não lhe é aplicável a disciplina jurídica proposta pelo mencionado Regulamento (EU) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04 de fevereiro,

6.5)- E, por isso, não pode ser punida nos termos em que o foi no presente processo.

6.6)- A sentença revidenda violou, entre outras, as normas dos arts. 2º, n.º 1; 33º, n.º 3 e 36º, n.º 1, Regulamento (EU) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04 de fevereiro; arts, 4º, alínea p) e 10º, n.º 2 e n.º 3, Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Termos em que, e nos melhores de direito cujo suprimento antecipadamente se pede, deve a Sentença revidenda ser substituída por outra decisão que contemple tudo quanto vem de alegar-se, assim se fazendo Justiça.

*

O Ministério Público apresentou as suas contra-alegações nos seguintes termos:

(...)

*

O Exm.º Procurador-Geral Adjunto emitiu o **parecer** de fls. 143, no sentido de que *“ao recurso deverá ser negado provimento, mantendo-se, em consequência, a douda decisão recorrida.”*

*

Colhidos os vistos, cumpre, agora, apreciar e decidir.

*

II - Saneamento

A instância mantém inteira regularidade por nada ter entretanto sobrevindo que a invalidasse.

*

*

III - Fundamentação

a)- Matéria de facto provada e não provada constante da decisão recorrida:

1. A arguida é uma sociedade por quotas, com o NIPC ..., com sede em ..., Estrada Nacional ...6, ...,, tendo por objeto a exploração de pedreiras para granitos, britas e similares para consumo próprio e venda a terceiros e empreitadas de obras públicas, com o CAE principal 42990-R3.
2. A arguida, no dia 17 de novembro de 2020, pelas 10h15, na EN ...7 - ..., ..., ..., foi alvo de fiscalização rodoviária pela GNR.
3. Nessa data, hora e local, estava ao serviço da arguida, o condutor AA, que conduzia o veículo pesado de mercadorias, com a matrícula ...-SE, propriedade da arguida e equipado com tacógrafo analógico.
4. No decurso da ação de fiscalização, verificou-se que, nas circunstâncias descritas em 3), o condutor acima referido conduzia o veículo em causa sem que possuísse em seu poder as folhas de registo referentes aos 28 dias anteriores, apenas possuindo as folhas de registo dos dias 02.11.2020 até 17.11.2020, faltando as folhas de registo dos dias 20.10.2020 até 01.11.2020, tendo o condutor declarado que as havia entregue na empresa.
5. A arguida, ao não organizar o trabalho do condutor de modo a que este apresentasse os as folhas de registo utilizadas pelo condutor nos 28 dias anteriores, quando solicitado pelo agente encarregado da fiscalização, não agiu com a diligência e o cuidado devido e de que era capaz para evitar a violação das disposições legais relativas à apresentação dos registos do tacógrafo.
6. O volume de negócios da arguida referente ao ano de 2019 foi de €13.088,367. 7. Do Registo Nacional de Infratores de fls. 104 constam as contraordenações em que a arguida foi condenada.

Factos Não Provados

a) O condutor da arguida não exerceu a condução profissional em algum dos 28 dias anteriores à ação de fiscalização.

*

*

b) - Discussão

A arguida recorrente suscita a seguinte **questão**:

- Se não lhe é aplicável o disposto no Regulamento (EU) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho.

*

*

Alega a recorrente que:

- A disciplina do Regulamento (EU) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, aplica-se às empresas de transportes, ou empresas transportadoras, entendidas estas como aquelas entidades que se dedicam ao transporte rodoviário.

- Resulta expressamente da decisão administrativa que está na génese do presente processo que a recorrente (A..., Lda.), se trata da «pessoa coletiva com o NIF ..., cuja atividade económica respeita a construção e outras obras de engenharia civil, NE, com o CAE 42990 (...)».

- E, por isso, deve concluir-se que a recorrente não se trata de uma pessoa jurídica (coletiva) que se dedica ao transporte rodoviário (uma vez que se dedica, antes, à construção civil e outras obras de engenharia civil).

- Logo não lhe é aplicável a disciplina jurídica proposta pelo mencionado Regulamento (EU) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04 de fevereiro e, por isso, não pode ser punida nos termos em que o foi no presente processo.

Por outro lado, a este propósito consta da decisão recorrida o seguinte:

“O Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março veio revogar e regular as mesmas matérias do Regulamento (CEE) n.º 3820/85, de 20 de Dezembro (relativo à harmonização de

determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, consagrando tempos de condução - máximos - e de repouso - mínimos), alterando também algumas normas do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, de 20 de Dezembro que introduziu o aparelho de controlo/registo das actividades dos condutores e define as condições de construção, instalação e utilização desse aparelho.

Decorre do preâmbulo do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de Março que as disposições aí insertas têm em vista, sendo esses os seus objectivos, harmonizar as condições de concorrência entre meios de transporte terrestre, especialmente no sector rodoviário, melhorar as condições de trabalho e garantir a segurança rodoviária.

No que concerne ao âmbito subjetivo de aplicação, este Regulamento aplica-se a trabalhadores por conta de outrem ou por conta própria e a transportes efetuados por veículos pesados que circulem apenas no interior/território da União Europeia, ou entre esta, a Suíça e os países signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (EEE).

Nos termos da legislação comunitária referida, “condutor” é qualquer pessoa que conduza o veículo, mesmo durante um curto período, ou que, no contexto da actividade que exerce, esteja a bordo de um veículo para poder eventualmente conduzir, nos termos do artigo 4.º, alínea c) do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março, sendo irrelevante a sua concreta categoria profissional ou profissão.

Por outro lado, este regulamento para além de consagrar, no seu artigo 3.º, situações de exclusão da sua aplicação, permitiu também, através do seu artigo 13.º, que os Estados Membros pudessem conceder isenções relativas às disposições sobre tempos de condução e repouso e da obrigação de utilizar aparelho de controlo (tacógrafo), surgindo assim a Portaria n.º 222/2008, de 5 de Março.

Previamente, cumpre verificar se a situação em causa se poderia subsumir numa das derrogações ou numa das isenções ao regime geral.

O n.º 7, do artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho de 20 de Dezembro, alterado pelo artigo 26.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de Março, prevê que o condutor, sempre que conduza um veículo equipado com aparelho de controlo, deve

poder apresentar, a pedido dos agentes encarregados do controlo, as folhas de registo do dia em curso e as referentes aos 28 dias anteriores.

A prática da contraordenação em causa é, assim, independente da qualidade do condutor ou da proprietária do veículo, bastando que o veículo conduzido se encontre equipado com aparelho de controlo, para que o seu condutor seja obrigado a cumprir as disposições normativas a que nos vimos referindo.

Assim, para a prática da contraordenação em causa não é necessário que se prove que o condutor tenha, ou não tenha, conduzido nos 28 dias anteriores, cabendo ao empregador, se aquele não tiver conduzido em determinado período (por estar de férias, por ter entrado na empresa há pouco tempo, porque esteve de baixa médica, porque realiza outras atividades profissionais distintas da condução ou outras situações) justificar, no momento da fiscalização, por que razão não conduziu nesse período e não tem na sua posse as respectivas folhas de registo ou qualquer outro registo manual.

Para tal, no caso da ausência dos discos/registos provocada por um dos motivos supramencionados, foi adoptada pela Comissão Europeia a Decisão de 12 de Abril de 2007 (2007/230/CE), posteriormente alterada pela Decisão da Comissão de 14 de Dezembro de 2009 (2009/959/UE), à qual anexaram um formulário/declaração, que deverá ser devidamente preenchida pelo empregador, entregue ao condutor e assinada antes de cada viagem, o que, no caso em apreço, também não sucedeu.

Aliás, nos termos do n.º 3 do citado artigo 36.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro “os agentes autorizados de controlo podem verificar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006 através da análise das folhas de registo ou dos dados, visualizados, impressos ou descarregados registados pelo tacógrafo ou pelo cartão de condutor ou, na falta destes meios, da análise de qualquer outro documento comprovativo que permita justificar o incumprimento de quaisquer disposições (...)”.

Assim, não estava a arguida dispensada de justificar, no momento da fiscalização, por que razão o condutor não tinha na sua posse as respectivas folhas de registo ou qualquer outro registo manual, inexistindo qualquer dispositivo legal que a isentasse de apresentar às autoridades um documento comprovativo que permita justificar o incumprimento da disposição em causa.

Assim, analisados todos os elementos carreados para os autos dúvidas não subsistem de que o elemento objectivo do tipo contraordenacional em apreço está perfeitamente preenchido.

(...)

Desta forma, a arguida infringiu o disposto no n.º 1, do artigo 36.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Fevereiro (que revogou o n.º 7, do artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro, alterado pelo artigo 26.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março), tipificada como ilícito contraordenacional muito grave, nos termos da alínea b), do n.º 1, do artigo 25.º da Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto, punível com coima de 20 UC's a 300 UC's, em caso de negligência, nos termos do artigo 14.º, n.º 4, alínea a) da Lei n.º 27/2010, de 30 de Agosto, verificando-se, no caso dos autos, os elementos objectivos e subjectivos que integram a contraordenação em causa.

Face a todo o exposto, verifica-se que a recorrente praticou a contraordenação que lhe é imputada.”

Apreciando a pretensão da recorrente:

Antes de mais, cumpre dizer que a arguida não colocou perante o tribunal de 1ª instância a questão supra enunciada, no entanto, tendo em conta a jurisprudência fixada no acórdão n.º 3/2019, de 23/05, no sentido de que “em processo contraordenacional, no recurso da decisão proferida em 1.ª instância o recorrente pode suscitar questões que não tenha alegado na impugnação judicial da decisão da autoridade administrativa”, impõe-se a apreciação da mesma.

Assim:

Conforme resulta do artigo 1º da Lei n.º 27/2010, de 30/08, esta transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/22/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15/03, na parte respeitante ao regime sancionatório da violação, no território nacional, das disposições sociais constantes do Regulamento CE n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15/03.

Mais resulta da Lei n.º 27/2010, de 30/08 que a empresa é responsável por qualquer infração cometida pelo condutor - artigo 13.º.

Por outro lado, o artigo 1.º do referido Regulamento n.º 561/2006^[2], <<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 sector 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.>>

E, por força do disposto na alínea a) do artigo 2.º do mesmo, o regulamento aplica-se ao transporte rodoviário de mercadorias em que a massa máxima autorizada dos veículos, incluindo reboques ou semi reboques, seja superior a 3,5 toneladas. Mas não se aplica aos transportes rodoviários efetuados nos termos descritos no seu artigo 3.º, nomeadamente, aos efetuados por meio de <<veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão e que sejam utilizados apenas num raio de 100 Km a partir da base da empresa e na condição do veículo não constituir a atividade principal do condutor;>> - alínea a-A e por meio de <<veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;>> - alínea h).

Acresce que, para efeitos do citado regulamento 561/2006, entende-se por <<"transporte rodoviário": qualquer deslocação de um veículo utilizado para o transporte de passageiros ou de mercadorias efetuada total ou parcialmente por estradas abertas ao público, em vaziou ou em carga;>> e por <<"empresa transportadora" ou "empresa de transporte": entidade que se dedica ao transporte rodoviário (...);>> - alíneas a) e p) do artigo 4.º, respetivamente.

E, por fim, sob a epígrafe "responsabilidade das empresas de transportes", consta do n.º 3 do artigo 10.º do regulamento 561/2006, que as empresas de transportes são responsáveis por qualquer infração cometida pelos condutores da empresa.

O Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04/02/2014 (relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários) que alterou o regulamento 561/2006, determina que para efeitos do mesmo se aplicam as definições constantes do artigo 4º deste último e já supra

enunciadas, sendo que, no seu artigo 33.º estabelece a responsabilidade das empresas de transporte.

Pois bem, aqui chegados e conjugando as normas supra enunciadas, é nosso entendimento que, pese embora os citados regulamentos façam referência a empresas de transporte, tal não significa que os mesmos só são aplicáveis às empresas de transporte que se dedicam exclusivamente a este transporte com o respetivo CAE 49410.

Na verdade, o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março refere que deverá aplicar-se ao transporte rodoviário de mercadorias e define transporte rodoviário como qualquer deslocação de um veículo utilizado para o transporte de mercadorias (artigo 4.º), pelo que, o mesmo abrange toda a atividade móvel de transporte rodoviário e não apenas a atividade das empresas cujo objeto social é, exclusivamente, o transporte de mercadorias por conta de outrem (pressupondo um contrato de transporte).

Aliás, só assim se compreendem as previsões de não aplicação do mesmo constantes do seu artigo 3.º (bem como da Portaria n.º 222/2008, de 05/03), na medida em que, sendo o mesmo apenas aplicável a empresas com o exclusivo objeto social de transporte por conta de outrem, então não seria necessário prever a sua não aplicação ao transporte rodoviário efetuado por meio de <<veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão e que sejam utilizados apenas num raio de 100 Km a partir da base da empresa e na condição do veículo não constituir a atividade principal do condutor;>> - alínea a-A) e por meio de <<veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;>> - alínea h), transporte que já estaria naturalmente afastado.

Em suma, pelos motivos supra enunciados, é aplicável à arguida o Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04/02/2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários.

Desta forma, acompanhamos a decisão recorrida quando na mesma se concluiu que: *analizados todos os elementos carreados para os autos dúvidas não subsistem de que o elemento objetivo do tipo contraordenacional em apreço está perfeitamente preenchido.*

Pelo exposto, improcedem as conclusões da recorrente, impondo-se a manutenção da decisão recorrida em conformidade.

*

*

V - DECISÃO

Nestes termos, sem outras considerações, **acorda-se, em conferência, na improcedência do recurso, em manter a decisão recorrida.**

*

*

Custas a cargo da arguida, com taxa de justiça que se fixa em 4 UC.

*

*

Coimbra, 2023/05/12

(Paula Maria Roberto)

(Mário Rodrigues da Silva)

(Jorge Loureiro)

[\[1\]](#) Relatora - Paula Maria Roberto
Adjuntos - Mário Rodrigues da Silva
Jorge Loureiro

[\[2\]](#) Alterado pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04/02/2014.