

Tribunal da Relação de Guimarães
Processo nº 3890/24.8T9VCT.G1

Relator: MARIA LEONOR BARROSO

Sessão: 22 Maio 2025

Número: RG

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: RECURSO PENAL

Decisão: RECURSO IMPROCEDENTE

CONTRA-ORDENAÇÃO LABORAL

TACÓGRAFO

RESPONSABILIDADE DA EMPRESA

Sumário

Mostra-se verificada a prática da contraordenação p. e p. no art. 36, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 na redação vigente à data dos factos e 25º, 1, al. b) da Lei 27/2010, de 30/08, caso o condutor não apresente ao agente fiscalizador cartão tacográfico com registo do dia em curso e dos 28 dias anteriores, nem outros registos ou documentos que justifiquem tal omissão. A empresa é responsável pela infracção cometida pelo motorista, dado que não provou que lhe assegurou suficiente informação sobre o processo de substituição pelo IMT dos cartões tacográficos que se encontrava em curso, mormente no que respeita à incorporação no novo cartão dos registos antigos.

Texto Integral

I. RELATÓRIO

A arguida “EMP01..., S.A.”, actualmente com a designação por “EMP02..., S.A.”, impugnou judicialmente a decisão da autoridade administrativa ACT que lhe aplicou a coima única de €3.600,00, pela prática da uma contraordenação, consistente na falta de apresentação aos agentes fiscalizadores dos registos dos tacógrafos referentes a alguns dos 28 dias anteriores à fiscalização, ao abrigo do disposto no artigo 36º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (EU) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Fevereiro

de 2014 e arts. 25º, nº 1, al. b), 14º, nº 4, al. a), b), da Lei nº 27/2010, de 30/8. Foi também condenado o administrador da arguida, AA, como responsável solidário pelo pagamento dessa mesma coima única.

Alegou a arguida que o motorista transmitiu ao Sr. Agente Autuante que havia, *motu proprio*, devolvido o cartão anterior ao IMT, estando a utilizar o "novo" cartão desde/2023, dispondo, assim, dos registos referentes a tal período; a Recorrente notificou todos os seus Motoristas para a necessidade de substituição dos cartões conforme comunicado dirigido pelo IMI certo é também que tal pedido tem de realizado pelo próprio motorista; é o próprio motorista que recebe o cartão e todas as comunicações do IMT, nomeadamente a solicitar a devolução do cartão antigo, o que fez sem que tivesse dado conhecimento à recorrente; bem sabe o Sr. Motorista que tem de fazer acompanhar dos registos tacográficos referentes aos 28 dias anteriores, instrução que lhe é dada pela recorrente, no seguimento, até, de toda a formação que foi - como é, continuamente - ministrada por esta, impendendo tal obrigação exclusivamente sobre o motorista; a Recorrente deu instruções expressas ao Sr. Motorista - como a todos os outros - para que se faça sempre acompanhar dos registos tacográficos referentes aos 28 dias anteriores e os exibam às autoridades; a Recorrente prestou ao Sr. Motorista - como aos demais - formação necessária e adequada, designadamente, em matéria de tacógrafos analógicos e digitais, e respectivos discos diagramas ou cartão de condutor e ainda de tempos máximos de condução, pausas e períodos de repouso por forma a evitar que situações como a presente ocorram; a Recorrente procede à verificação dos registos tacográficos do Sr. Motorista depois de entregues na empresa; - à data da autuação, a Recorrente não tinha sequer como evitar a situação em apreço. Concluiu pedindo a absolvição da Recorrente da prática da contra-ordenação em análise.

Realizou-se julgamento (art. 40º RGCLSS^[1]) e proferiu-se sentença confirmando-se a decisão da ACT e condenando-se a arguida do seguinte modo:

"...julgamos improcedente o recurso e, em consequência, decide-se manter a condenação da arguida na coima de €3.600,00, pela prática da contra-ordenação muito grave, p. e p. ao abrigo do disposto no artigo 36.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (EU) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Fevereiro de 2014 e art. 25.º, n.º 1, alínea b) e 14º, nº 4, al. a) e b), ambos da Lei 27/2010, de 30 de Agosto (sendo solidariamente responsável pelo pagamento da coima AA).

Custas pela arguida, fixando-se a taxa de justiça em 2 Ucs.

FUNDAMENTOS DO RECURSO DA ARGUIDA/CONCLUSÕES (412º CPP por

remissão do art. 50º, 4 e 51º do RPCLSS):

[...]

O Ministério Público junto do tribunal recorrido apresentou resposta propugnando pela improcedência do recurso.

O Ministério Público junto deste tribunal de recurso emitiu parecer propugnando pela manutenção da decisão recorrida.

A recorrente não respondeu (417º, 2, CPP).

O recurso foi apreciado em conferência (art. 419º, CPP).

QUESTÕES A DECIDIR: Sendo o âmbito do recurso delimitado pelas conclusões do recorrente [\[2\]](#), a única questão a decidir é saber se a empresa recorrente é responsável pela prática da contra-ordenação.

I.I. FUNDAMENTAÇÃO

A) DE FACTO

Na primeira instância foram julgados provados os seguintes factos:

1. A arguida, “EMP02..., S.A.”, é uma pessoa coletiva com o NIPC/NIF ...99.

2. Tem sede na Avenida ..., ..., loja ... -

3. O objeto da arguida consiste no Transporte público coletivo interno e internacional de passageiros, transporte coletivo de crianças, transportes turísticos e outros transportes, excursões nacionais e estrangeiras.

Representações, comércio, manutenção e reparação de veículos automóveis, comércio de peças e acessórios para veículos automóveis. Exploração de agência de viagens e turismo. Transportador interurbano em autocarros, transportes terrestres, urbanos e suburbanos, de passageiros. Aluguer de veículos automóveis ligeiros e pesados, Transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem, de âmbito nacional ou internacional, em veículos de peso bruto igual ou superior a 2.500 kg compra e venda de bens imobiliários, arrendamento de bens imobiliários. comércio a retalho de combustível e lubrificantes. Transportes públicos de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros. Transporte de doentes não urgentes, Transporte rodoviário de passageiros em viaturas de lotação até 9 lugares. Exercício de atividade acessórias das agências de viagem e turismo.

Assistência a veículos na estrada. comércio de outros veículos automóveis, comércio de veículos automóveis ligeiros. Atividades de operadores turísticos e outros serviços de reservas, atividades auxiliares de transportes terrestres. Manuseamento de cargas e serviços de organização do transporte. Atividades de consultoria e acompanhamento técnico.

4. No dia 16/10/2023, pelas 10h30m, na rotunda ... - ... - concelho e distrito

..., foi verificado pela GNR, numa acção de fiscalização, que condutor da arguida, BB, conduzia o veículo pesado de passageiros, de matrícula ..-SM-...

5. O referido motorista só tinha em sua posse os registos dos dias 13/10/2023 a 16/10/2023.

6. O motorista não tinha em sua posse os registos anteriores ao dia 13/10/2023 por ter devolvido o cartão anterior ao IMT.

7. Também não tinha na sua posse qualquer declaração de atividade ou discos analógicos.

8. No momento da fiscalização o condutor fiscalizado efetuava transporte de crianças.

9. A arguida foi condenada nos processos ...56 e ...59 pela prática de duas infrações, ocorridas em 16/05/2019 e 02/02/2023, respetivamente, classificadas como muito graves.

10. O motorista concluiu em 24/02/2022, uma acção de formação, com duração de 4 horas, sobre legislação aplicável, folha de registo (como preencher) e funcionamento básico do tacógrafo digital.

11. O IMT após a verificação de anomalias na certificação de diversos cartões tacográficos solicitou a devolução aos motoristas.

12. A arguida remeteu tal informação aos seus motoristas, com indicação dos prazos em curso para o efeito, por forma a que todos os motoristas tivessem conhecimento da situação e agissem, em conformidade, substituindo os seus cartões.

13. O motorista da arguida devolveu o *motu proprio* o cartão anterior ao IMT e passou a utilizar o novo cartão em 13/10/2023.

14. A arguida dá instruções aos motoristas para procederem sempre ao registo do seu trabalho e de se fazerem acompanhar dos discos referentes aos 28 dias anteriores.

15. A arguida possui um sistema de verificação e controlo dos registos tacográficos dos motoristas que tem ao seu serviço, o que lhe permite sinalizar e detetar infracções já praticadas e muitas vezes depois de verificadas as infracções adverte os motoristas na perspectiva de que as mesmas se não repitam.

*

B) ENQUADRAMENTO JURÍDICO

Importa saber se a ora recorrente cometeu a contra-ordenação pela qual foi condenada.

Alega a recorrente que não pode ser responsabilizada pela actuação do seu motorista, por não lhe ser imputável qualquer conduta negligente, mormente

ficou provado que *“deu instruções ao motorista para proceder sempre ao registo da sua actividade e de se fazer acompanhar dos registos referentes aos 28 dias anteriores.”*.

A recorrente foi condenada por ter infringido legislação que obriga a que os condutores que conduzam veículo equipado com aparelho de controlo (tacógrafo) se façam acompanhar dos registos relativos ao dia da fiscalização e aos 28 dias anteriores ou, na sua falta, de outros registos que devam ser feitos manualmente para justificar a omissão.

Visa-se a segurança rodoviária e a protecção dos trabalhadores, somente passível de ser alcançada através de uma correcta utilização do tacógrafo, instrumento que permite o registo da actividade dos condutores e a fiscalização do cumprimento dos limites imposto por lei.

O equipamento (tacógrafo) regista dados relativos ao condutor, à actividade de condução e ao veículo, mormente, citando-se os essenciais, a distância percorrida, a velocidade do veículo, o tempo decorrido e a actividade do condutor- 4º, 3 e 4 do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4/02/2014, relativo à utilização de tacógrafos no transporte rodoviário.

*

A conduta está tipificada como infracção nos seguintes normativos:

Artº 25º, Lei 27/2010, de 30-08:

“1- Constitui contra-ordenação muito grave a não apresentação, quando solicitada por agente encarregado da fiscalização:b) De cartão de condutor, das folhas de registo utilizadas e de qualquer registo manual e impressão efetuados, que o condutor esteja obrigado a apresentar;”

Artº 13º, da mesma Lei:

“1 - A empresa é responsável por qualquer infracção cometida pelo condutor, ainda que fora do território nacional.

2 - 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) nº 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro, e no capítulo II do Regulamento (CE) nº 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março.

3 - O condutor é responsável pela infracção na situação a que se refere o número anterior ou quando esteja em causa a violação do disposto no artigo 22º.....”

Art.º 36º do referido Regulamento [\[3\]](#):

“Registos que devem acompanhar o condutor

1. Se conduzirem um veículo equipado com tacógrafo analógico, os condutores devem apresentar, quando os agentes de controlo autorizados o solicitarem: i) As folhas de registo do dia em curso e as utilizadas pelo condutor nos 28 dias anteriores; ii) O cartão de condutor, se o possuir; e iii) Qualquer registo manual e impressão efetuados durante o dia em curso e nos 28 dias anteriores, tal como previsto no presente regulamento e no Regulamento (CE) nº 561/2006.

2. Se conduzirem um veículo equipado com tacógrafo digital, os condutores devem apresentar, quando os agentes de controlo autorizados o solicitarem: i) O seu cartão de condutor; ii) Qualquer registo manual e impressão efetuados durante o dia em curso e nos 28 dias anteriores, nos termos do presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 561/2006; iii) As folhas de registo correspondentes ao período referido na alínea ii), no caso de terem conduzido um veículo equipado com tacógrafo analógico.

3. 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, como as do artigo 29º, nº 2, e do artigo 37º, nº 2, do presente regulamento.”

*

Ao caso interessam, ainda, certos conceitos definidos no Regulamento como: «Tacógrafo» ou «aparelho de controlo» - é o equipamento destinado a ser instalado a bordo dos veículos rodoviários para visualizar, registar, imprimir, memorizar e apresentar automaticamente ou semiautomaticamente dados sobre a marcha desses veículos, incluindo a sua velocidade, bem como dados sobre certos períodos de atividade dos seus condutores- al. a), 2º, do Regulamento.

«Tacógrafo digital» é um tacógrafo que utiliza um cartão tacográfico - al. h), 2º, do Regulamento.

«Cartão tacográfico» - é um cartão inteligente destinado a ser utilizado com o tacógrafo, que permite a identificação, por este, das funções do titular, bem como a transferência e a memorização de dados - al. d), 2º, do Regulamento.

«Cartão de condutor» - é um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro a um determinado condutor, que identifica o condutor e permite a memorização dos dados relativos às suas atividades- al. f), do Regulamento

«Tacógrafo analógico» - é um tacógrafo que utiliza uma folha de registo nos termos do presente regulamento;- al. g), 2º, do Regulamento.

«Folha de registo»- é uma folha concebida para receber e manter dados registados, a colocar no tacógrafo analógico e na qual os dispositivos de marcação deste registam continuamente as informações- al. e), 2º, do Regulamento.

«Descarga» de um tacógrafo digital- acção de copiar, juntamente com a assinatura digital, uma parte ou um conjunto completo de ficheiros de dados registados na memória de dados da unidade-veículo ou na memória de um cartão tacográfico, desde que este processo não altere ou suprima nenhum dado armazenado- al. n), 2º, do Regulamento.

*

Os tacógrafos são instalados e utilizados nos veículos afetos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias (3º Regulamento), veículos pertença de empresas que os utilizam para o negócio de transporte.

Segundo o referido Regulamento, além dos condutores, cabe às empresas de transportes velar e certificarem-se do bom funcionamento dos tacógrafos, e, bem assim, da sua correcta utilização, e do cartão de condutor ou da utilização das folhas de registo, consoante o caso- 32º Regulamento.

Finalmente é responsabilidade das empresas de transportes assegurar que os seus condutores estão devidamente formados e instruídos sobre o bom funcionamento do tacógrafo, seja ele digital ou analógico, bem como lhe cabe efetuar controlos regulares para velar que os seus condutores fazem uma utilização correcta do tacógrafo - 33º, 1, do Regulamento

Refira-se ainda que se o veículo estiver equipado com um tacógrafo digital, a empresa de transportes e o condutor certificam-se de que, tendo em conta a duração do serviço, a impressão de dados a partir do tacógrafo a pedido de um agente de controlo pode ser corretamente efetuada em caso de controlo- 33º, 1, Regulamento

Finalmente, a empresa de transportes é responsável pelas infrações ao Regulamento cometidas pelos seus condutores - 33º, 3, Regulamento

Dos normativos acima transcritos resulta, não só um dever do motorista, mas também e sobretudo, uma obrigação principal a cargo da empresa de assegurar que os tacógrafos contêm e estão prontos para fornecer todas as informações legais referentes ao dia e aos últimos 28 dias sempre que um agente de fiscalização o exija.

Trata-se de um dever de vigilância a exercer sobre outrem, que implica supervisão, monitorização, controlo e informação sobre as fontes de riscos- 493º, 1, CC. O qual se concretiza das formas mais diversas, desde a exigência de formação do condutor, passando depois pela emissão de ordens e instruções que sobre a matéria se imponham e, finalmente, exercendo ações de fiscalização e controlo regulares.

Uma empresa minimamente preparada deve ter presente que não basta dar uma indicação ao condutor e depois demitir-se, passando para este o encargo. O decurso do tempo tende a fazer afrouxar a autovigilância, sendo por isso exigível que a empresa organize periodicamente ações de “refrescamento” e, bem assim, controlos periódicos para detectar eventuais incumprimentos. No caso concreto ficou provado que a empresa dá instruções aos condutores para registarem o trabalho e se fazerem acompanhar dos discos referentes aos últimos 28 dias- ponto provado 14.

Contudo, ao contrário do que possa parecer, no caso concreto, tal factualidade é manifestamente insuficiente para comprovar que a empresa organizou o trabalho de modo a que o condutor tivesse em seu poder os registos legais referentes aos últimos 28 dias, ou seja, que a empresa informou e deu instruções adequadas sobre o funcionamento do cartão tacográfico, ou que controlou adequadamente a substituição de cartões de modo a assegurar, mormente, que este contivesse os registos anteriores.

No caso específico dos autos estava em processamento um processo de substituição de cartões pelo IMT. A recorrente limitou-se a remeter *“tal informação aos seus motoristas, com indicação dos prazos em curso para o efeito, por forma a que todos os motoristas tivessem conhecimento da situação e agissem, em conformidade, substituindo os seus cartões.”*- ponto 18.

Ora, sem prejuízo do acto individual, a carga de cada motorista, de substituição do cartão perante o IMT, competia à empresa recorrente inteirar-se e acompanhar o processo de substituição, garantindo que tal não interferia com o registo de actividade dos últimos 28 dias. O que passaria por centralizar em si a informação e canalizá-la depois para os motoristas. Se a missiva do IMT que acompanhava o envio dos cartões de substituição de cada condutor (em poder da arguida e por ela junta em fase administrativa) suscitava dúvidas sobre a incorporação dos dados antigos, competia à empresa desfazê-las junto do IMT e depois transmiti-las aos condutores.

Donde se conclui que a recorrente deixou os motoristas entregues a si próprios na tarefa de substituição de cartões, sem se certificar, ela própria, do modo correcto de funcionamento dos novos cartões tacográficos, incluindo sobre o carregamento dos dados antigos, para que depois o pudesse transmitir a todos os condutores.

Igualmente a recorrente não comprovou que tomou medidas de controlo que fossem adequadas ao caso, designadamente reunindo com os seus condutores de modo a inteirar-se do modo como estes estavam a proceder e a desfazer dúvidas sobre a substituição do cartão tacográfico.

Não basta que a empresa dê instruções para os condutores fazerem o registo da actividade dos últimos 28 dias se estes desconhecem como proceder ou não

sabem em que circunstâncias os cartões deixam de ter registos incorporados porque tal informação não lhe foi passado por quem tinha tal encargo.

A prática da infracção pela recorrente era a única questão levantada, assim, na falta de outras, é de manter o decidido.

I.I.I. DECISÃO

Pelo exposto, acorda-se em negar provimento ao recurso, confirmando-se a decisão recorrida.

Custas a cargo da Recorrente, fixando em três ucs a taxa de justiça.

Notifique.

Após trânsito em julgado, comunique a presente decisão à Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT).

Guimarães, 22-05-2025

Maria Leonor Barroso (relatora)

Antero Dinis Ramos Veiga

Francisco Sousa Pereira

[1] Regime Processual das Contra-Ordenações Laborais e da Segurança Social regulado na Lei 107/2009, de 14/09.

[2] Segundo os artigos 403º, 1, 412º, 1, CPP, aplicável ex vi artigo 50º, 4, RPACOLSS, o âmbito do recurso e a área de intervenção do tribunal *ad quem* é delimitado pelas conclusões apresentadas pelo recorrente e extraídas da sua motivação do recurso, sem prejuízo das questões de conhecimento oficioso, designadamente a verificação dos vícios previstos no art. 410º, 2, CPP.

[3] Na redacção em vigor à data dos factos, anterior à dada pelo REGULAMENTO (UE) 2020/1054 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 15 de julho de 2020 (aplicável a partir de 31-12-2024).