

Versão anonimizada

Tradução

C-937/19 – 1

Processo C-937/19

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

23 de dezembro de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Amtsgericht Köln (Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

25 de novembro de 2019

Arguido:

KA

Intervenientes:

Staatsanwaltschaft Köln (Ministério Público de Colónia, Alemanha)

Bundesamt für Güterverkehr (Serviço Federal do Transporte de Mercadorias)

[Omissis]

Amtsgericht Köln (Tribunal de Primeira Instância de Colónia)

Despacho

No processo contraordenacional instaurado contra

KA,

[Omissis]

que tem por objeto uma contraordenação por infração às normas sobre operações de cabotagem

O Amtsgericht Köln *[omissis]*

Proferiu o seguinte despacho, em 25 de novembro de 2019:

Ao abrigo do artigo 267, [primeiro parágrafo,] alínea a), do TFUE, submetem-se os autos ao Tribunal de Justiça da União Europeia, para decisão prejudicial sobre a seguinte questão:

Deve o artigo 8.º, n.º 2, primeiro período, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, ser interpretado no sentido de que também há lugar a um transporte internacional, na aceção da referida disposição, se esse transporte for efetuado no contexto do transporte a que se refere o artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 1072/2009?

A instância é suspensa até que o Tribunal de Justiça da União Europeia profira decisão.

Fundamentação:

I.

Numa fiscalização rodoviária efetuada em 10 de julho de 2018 às 11h18m, na estrada federal 2/166, em *[omissis]* 16303 Schwedt, foi fiscalizada a unidade de transporte com o número de matrícula (PL) *[omissis]*. O proprietário do veículo é o arguido *[omissis]*, que é proprietário da empresa KA, na Polónia. Esta empresa é titular da licença comunitária n.º *[omissis]* e era a transportadora à data do ato ilícito *[omissis]*.

O conjunto de veículos acoplados tinha um peso máximo em carga de 40 toneladas.

Verificou-se então – o que o arguido não contestou – que era efetuada uma operação de cabotagem; era transportado papel e cartão, na forma de um total de 19 fardos empilhados de papel e cartão de «impressão múltipla», do ponto de carregamento em Krostitz para o ponto de descarga de uma empresa em Schwedt. Este transporte foi provado pelos documentos correspondentes (guia de remessa, pedido de transporte, comprovativo do peso).

Para prova de um anterior transporte internacional, na aceção do artigo 8.º, n.º 2, primeiro período, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 foi apresentado exclusivamente um conhecimento de carga CMR *[omissis]*; deste conhecimento de carga resultava a entrega de paletes pela empresa KA, enquanto remetente e transportadora, ao destinatário em Freital. Da informação [de um terceiro] *[omissis]* de 20 de março de 2019 resulta que o arguido é gerente da empresa e que esta tem cinco colaboradores. Mais resulta que o objeto registado da empresa é: «Wood, Furniture & Paper Manufacturing» [Madeira, móveis & fabrico de papel].

O arguido foi ouvido enquanto proprietário da empresa KA pelo Bundesamt für Güterverkehr [Serviço Federal do Transporte de Mercadorias], em audição de 9 de outubro de 2018 [omissis].

Sobre o assunto, disse o seguinte:

Em primeiro lugar, esclareceu que é proprietário da empresa. Mais declarou que a sua empresa produz embalagens de madeira e efetua transportes.

Para tanto, possui todos os documentos necessários para poder efetuar transportes internacionais de mercadorias. No dia da fiscalização, o veículo pesado de transporte de mercadorias fiscalizado deixou as instalações da fábrica com mercadorias produzidas pela empresa e compradas por um cliente na Alemanha, e com um conhecimento de carga (CMR). No seu entender, este transporte por conta própria legitimava também operações de cabotagem, nos termos do artigo 8.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009. Fundamentou este entendimento com uma referência ao artigo 1.º, ponto 5, do mencionado regulamento e ao § 1, n.º 2, da Güterkraftverkehrsgesetz (Lei do transporte rodoviário de mercadorias). Este preceito diz: «§ 1 [...] O transporte por conta própria é o transporte efetuado para satisfação das próprias necessidades de uma empresa, desde que se verifiquem os seguintes pressupostos:

«1.

As mercadorias transportadas pertencem à empresa ou foram por si vendidas, compradas, dadas ou tomadas em locação, fabricadas, produzidas, extraídas, transformadas ou reparadas.

2.

O transporte serve para encaminhar as mercadorias da ou para a empresa ou para as deslocar, quer no interior da empresa, quer no seu exterior, para satisfazer necessidades próprias desta.

3.

Os veículos a motor utilizados nestes transportes são conduzidos por pessoal próprio da empresa ou por pessoal ao serviço da empresa nos termos de uma obrigação contratual.

4.

O transporte constitui meramente uma atividade acessória face ao conjunto das atividades da empresa.»

Por isso, o arguido entende que, quando há lugar a um transporte por conta própria, que no caso vertente foi verificado oficiosamente, pode levar a cabo o número autorizado de operações de cabotagem, sem observar quaisquer condições

prévias. Não considera ter qualquer culpa e está firmemente convencido de que não cometeu qualquer ilícito.

Em 30 de outubro de 2018, o Bundesamt für Güterverkehr, que é a autoridade federal competente para punir esta contraordenação, emitiu uma decisão de aplicação de uma coima no valor de 1.250,00 €, por infração por negligência às normas sobre operações de cabotagem [omissis].

O arguido foi notificado desta decisão em 7 de novembro de 2018 [omissis]; a sua reclamação data de 15 de novembro de 2018 e deu entrada na autoridade no mesmo dia.

O arguido aduziu, na reclamação, fundamentos idênticos aos que aduzira na sua audição. Na audiência principal afirmou que conduziu com mercadorias próprias e que as entregou ao comprador; não emprestou os artigos (por exemplo, paletes). Também se verifica uma desigualdade de tratamento, pois quando transporta mercadorias compradas e as leva para a República Federal da Alemanha, os transportes subsequentes consubstanciam operações de cabotagem admissíveis.

Por ofício de 27 de setembro de 2017, de que só existe uma tradução não oficial [omissis], o Ministério polaco das Infraestruturas dirigiu-se ao Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (Ministério Federal dos Transportes e das Infraestruturas Digitais) e, aludindo às necessidades da transparência e da segurança jurídica, solicitou que fosse elaborado e emitido um parecer sobre o assunto, que explicasse as particularidades da fiscalização ora controvertida. Até à data, não foi junta aos autos qualquer resposta.

O Bundesamt für Güterverkehr, aludindo à sistemática do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, considerou que um transporte internacional anterior, efetuado no quadro de um transporte por conta própria, não bastava para que houvesse lugar, subsequentemente, a operações de cabotagem autorizadas na Alemanha.

A título de fundamento, alegou, por um lado, que tanto as normas sobre transporte por conta própria do artigo 1.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, como as normas sobre operações de cabotagem do artigo 8.º do referido regulamento são normas excepcionais e constituem a proibição, por princípio de efetuar transportes de mercadorias para outros Estados que não o Estado do estabelecimento da empresa de transporte. Estas duas normas excepcionais não podem ser combinadas uma com a outra no sentido de a norma excepcional do transporte por conta própria bastar para que se possa ainda invocar a exceção para as operações de cabotagem. O Bundesamt für Güterverkehr expende ainda argumentos de ordem prática, nomeadamente o da possibilidade de fiscalização: esta não teve lugar no tocante à observância das normas sobre operações de cabotagem, porque, em princípio, no transporte por conta própria não têm de ser conservados documentos como os enumerados no artigo 8.º, n.º 3, alínea a), a g), do Regulamento (CE) n.º 1072/2009. Refere que um transporte a título de

transporte por conta própria está, em princípio, isento do dever de conservar determinados documentos; assim, não tem de existir uma licença comunitária, nos termos do artigo 1.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, nem tão-pouco são necessários documentos de entrega. Ora, se as duas exceções possíveis fossem combinadas, isso teria necessariamente a consequência de que a mera asserção de que estava em curso um transporte por conta própria bastaria para se admitir que estão em causa operações de cabotagem autorizadas.

A possibilidade de fiscalização pretendida pelo legislador da União, que decorre da enumeração e dos requisitos de conteúdo dos documentos a conservar constantes do artigo 8.º, n.º 3, alíneas a) a b), do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, n.º 3, alíneas a) a g), deixaria, pois, *de facto* de ser exequível. Com efeito, em qualquer fiscalização deixaria de ser possível controlar a mera referência à execução de um transporte por conta própria.

II.

O órgão jurisdicional de reenvio [*omissis*] entende, face à matéria de facto apurada até agora, que é decisiva a questão de saber se, no caso vertente, há lugar a um transporte de mercadorias na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), subalíneas i) a v), do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, que segundo o proémio do referido artigo 1.º, n.º 5, «est[á] dispensad[o] de autorização de transporte» – e que no entender do órgão jurisdicional de reenvio se verifica no caso vertente – e, simultaneamente – a par de estar isento da verificação de determinados pressupostos, nos termos do artigo 1.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 – legitima a execução de operações de cabotagem; isto é, a questão de saber se um transporte de mercadorias, nos termos do artigo 1.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, de um Estado-Membro para outro, é, simultaneamente, um transporte internacional nos termos do artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

Por um lado, o tribunal *ad quem* considera necessário o esclarecimento desta questão para decidir a causa, como se explicou; por outro, o tribunal considera evidente essa necessidade, no interesse de um tratamento uniforme nos Estados-Membros da União Europeia, uma vez que a solicitação do ministério polaco das infraestruturas, na tradução alemã não oficial constante dos autos [*omissis*] revela que esta questão poderá ter respostas diferentes em vários Estados-Membros da União Europeia.

Por questões de segurança jurídica e de igualdade de tratamento de todos os cidadãos da União, afigura-se, pois, adequado suscitar uma resposta uniforme em toda a Europa a esta questão.

Tanto quanto este tribunal se pode aperceber, o Tribunal de Justiça da União Europeia ainda não proferiu até agora nenhuma decisão sobre esta questão.

[*Omissis*]