

Versão anonimizada

Tradução

C-283/23 – 1

Processo C-283/23 [Marhon] ¹

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

2 de maio de 2023

Órgão jurisdicional de reenvio:

Cour de cassation (Tribunal de Cassação, Bélgica)

Data da decisão de reenvio:

26 de abril de 2023

Recorrentes em cassação:

FB

JL

Cour de cassation de Belgique (Tribunal de Cassação da Bélgica)

Acórdão

[*Omissis*]

- I. **FB**, [*omissis*] com domicílio em [*omissis*] [Bélgica], arguido,
 - II **JL**, sociedade de responsabilidade limitada com sede na [*omissis*] [Bélgica], com responsabilidade civil,
- recorrentes em cassação,

¹ O nome deste processo é um nome fictício. Não corresponde ao nome verdadeiro de nenhuma das partes do processo.

[*Omissis*]

I. TRAMITAÇÃO PROCESSUAL NO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Os recursos têm por objeto uma Sentença proferida em 23 de março de 2022 pelo tribunal correctionnel d'Eupen (Tribunal Correccional de Eupen), pronunciando-se em sede de recurso.

[*Omissis*]

II. FACTOS PERTINENTES E ANTECEDENTES PROCESSUAIS

- 1 Em 28 de fevereiro de 2019, em Saint-Vith, a polícia procedeu a uma fiscalização de um veículo de transporte de madeira constituído por um trator (camião) e por um reboque, pertencente à sociedade de responsabilidade limitada JL.

O trator e o reboque foram colocados num dispositivo de pesagem da zona de policiamento de Eifel. Os talões de pesagem indicam que o trator pesa 38 240 kg e o reboque 26 740 kg, ou seja, um peso total que excede a massa máxima autorizada de 20 856 kg.

- 2 Foi instaurado um processo penal contra o condutor do camião, FB, no tribunal de police d'Eupen (Tribunal de Polícia de Eupen), secção de Saint-Vith, pela prática das seguintes infrações:

- acusação A: na qualidade de condutor na via pública, efetuou um transporte rodoviário de mercadorias com um veículo cujo peso bruto em carga excede a massa máxima autorizada, considerado como tendo sido efetuado sem licença válida de transporte nacional ou internacional;

- acusação B: na qualidade de expedidor do transporte de mercadorias sujeito à regulamentação comunitária, à loi du 15 juillet 2013 (Lei de 15 de julho de 2013) (melhor descrita adiante) ou aos decretos de execução desta lei, deu instruções ou praticou atos que levaram a que fossem excedidas as massas e dimensões máximas autorizadas dos veículos ou conjunto de veículos.

Intervém no processo a entidade patronal do condutor, a sociedade referida, contra a qual foi deduzido o pedido de indemnização civil.

- 3 Por Sentença proferida em 2 de fevereiro de 2021, o tribunal de police d'Eupen (Tribunal de Polícia de Eupen), secção de Saint-Vith, absolveu o condutor do camião das referidas acusações, com o fundamento de que os talões de pesagem não continham nenhuma indicação quanto à pessoa que procedeu à pesagem e quanto à marca e ao número de série da balança utilizada, pelo que não é possível verificar se os talões se referem efetivamente a essa balança.

O Ministério Público interpôs recurso desta sentença.

- 4 No tribunal de première instance d'Eupen (Tribunal de Primeira Instância de Eupen), secção correcional em sede de recurso, o condutor do camião e a sua entidade patronal alegaram que a pesagem do veículo não tinha sido realizada através de um instrumento de pesagem em conformidade com os requisitos previstos na disposição regulamentar aplicável.

Em seu entender, o instrumento de pesagem utilizado é regulado pelo arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesures utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière (Decreto Real de 12 de outubro de 2010, relativo à aprovação, verificação e instalação dos instrumentos de medidas utilizados para supervisionar a aplicação da Lei relativa à fiscalização da circulação rodoviária).

O tribunal d'Eupen (Tribunal de Primeira Instância de Eupen) rejeitou esta alegação.

Salientou que o artigo 1.º do Decreto Real de 12 de outubro de 2010, já referido, indica que este se aplica «sem prejuízo da aplicação de outras regulamentações relativas a instrumentos específicos», e considerou que, no caso em apreço, o instrumento de pesagem utilizado é regulado pela norma que transpõe para o direito belga a Diretiva 2014/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros respeitante à disponibilização de instrumentos de pesagem não automáticos no mercado, a saber, o arrêté royal du 12 avril 2016 relatif aux instruments de pesage à fonctionnement non automatique (Decreto Real de 12 de abril de 2016 relativo aos instrumentos de pesagem não automáticos).

Após ter constatado, nomeadamente, que a marca e o número de série do instrumento de pesagem estavam determinados, que este estava calibrado, que o aparelho tinha sido submetido a uma verificação periódica válida durante quatro anos e que tanto o condutor do camião como a sua entidade patronal tinham reconhecido a sobrecarga mencionada nas atas, o tribunal d'Eupen (Tribunal de Primeira Instância de Eupen), por Sentença proferida em 23 de março de 2022, condenou o condutor do camião, com base nas acusações A e B, a uma multa de [omissis][3 200] euros[omissis], bem como à inibição de conduzir quaisquer veículos a motor durante um período de três meses.

- 5 O condutor do camião (a seguir «o recorrente») e a sua entidade empregadora (a seguir «a recorrente») interpuseram recurso de cassação desta sentença.

III. DISPOSIÇÕES LEGAIS PERTINENTES

- 6 Os facto da acusação A são puníveis ao abrigo dos artigos 21.º, primeiro parágrafo, ponto 5, e 35.º, ponto 4, do arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route (Decreto Real de 22 de maio de 2014 relativo

ao transporte rodoviário de mercadorias), e do artigo 41.º, n.º 3, da loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du règlement (CE) n.º 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du règlement (CE) n.º 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route [Lei de 15 de julho de 2013 relativa ao transporte rodoviário de mercadorias e que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho e que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias].

Em conformidade com o artigo 21.º, primeiro parágrafo, do decreto real já referido, «as licenças de transporte nacional e as licenças de transporte comunitário não são válidas [...] 5.º quando forem utilizadas para um veículo ou conjunto de veículos cujo peso bruto ou cujas dimensões sejam superiores às normas autorizadas para esse veículo ou conjunto de veículos ou às normas autorizadas pelo regulamento geral relativo aos requisitos técnicos a que devem obedecer os veículos automóveis, os seus reboques, os seus elementos e os acessórios de segurança».

O artigo 35.º, ponto 4, do referido decreto dispõe que «as licenças de transporte internacional não são válidas [...] quando forem utilizadas para um veículo ou conjunto de veículos cujo peso bruto ou cujas dimensões sejam superiores às normas autorizadas para esse veículo ou conjunto de veículos ou às normas autorizadas pelo regulamento geral relativo aos requisitos técnicos a que devem obedecer os veículos automóveis, os seus reboques, os seus elementos e os acessórios de segurança».

O artigo 41.º, n.º 3, da Lei de 15 de julho de 2013 prevê que «são punidos com pena de prisão de oito dias a um ano e com multa de quinhentos euros a cinquenta mil euros [*omissis*], ou apenas com uma dessas sanções, aqueles que infringjam as seguintes disposições da regulamentação comunitária, da presente lei e dos seus decretos de execução: 1.º a obrigação de ser titular de uma licença de transporte válida [...]».

- 7 Os factos da acusação B estão previstos no artigo 43.º, n.º 3, da referida Lei de 15 de julho de 2013, que remete para as penas previstas no artigo 41.º, n.º 3.

O artigo 43.º, n.º 3, desta lei dispõe: «O ordenante, o expedidor, o transitário ou o despachante de um transporte de mercadorias sujeito à regulamentação comunitária, à presente lei ou aos seus decretos de execução são punidos com a

mesma sanção que os autores das infrações a seguir indicadas, se tiverem dado instruções ou praticado atos que tenham dado origem a essas infrações: 1.º o excesso das massas e dimensões máximas autorizadas dos veículos ou conjunto de veículos.»

- 8 O artigo 1.º do Decreto Real de 12 de abril de 2016 enuncia: «O presente decreto transpõe a Diretiva 2014/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros respeitante à disponibilização de instrumentos de pesagem não automáticos no mercado».

O artigo 2.º deste decreto dispõe, no seu n.º 1, que este «é aplicável a todos os instrumentos de pesagem não automáticos».

O n.º 2 enuncia:

«Para efeitos do presente decreto, distinguem-se as seguintes categorias de utilização de instrumentos de pesagem não automáticos:

- 1.º determinação da massa para as transações comerciais;
- 2.º determinação da massa para o cálculo de uma portagem, uma tarifa, um imposto, um prémio, uma multa, uma remuneração, um subsídio, uma taxa ou um tipo similar de pagamento;
- 3.º determinação da massa para a aplicação de legislação ou regulamentação ou para peritagens judiciais;
- 4.º determinação da massa na prática clínica, para a pesagem de pacientes por motivos de controlo, diagnóstico e tratamentos clínicos;
- 5.º determinação da massa para a fabricação de medicamentos por receita em farmácia e para análises efetuadas em laboratórios clínicos e farmacêuticos;
- 6.º determinação do preço em função da massa para venda direta ao público e confeção de artigos pré-embalados;
- 7.º todas as aplicações distintas das mencionadas nos pontos 1 a 6».

Nos termos do artigo 32.º, «os instrumentos utilizados para as aplicações enumeradas no artigo 2.º, n.º 2, pontos 1 a 6, estão sujeitos às regras gerais no que respeita à verificação periódica e à inspeção técnica dos instrumentos de medição».

IV. DECISÃO DA COUR DE CASSATION (TRIBUNAL DE CASSAÇÃO)

A. Quanto ao recurso do recorrente:

Quanto ao segundo fundamento

Quanto à primeira parte:

- 9 O fundamento invoca a violação do Decreto Real de 12 de abril de 2016 relativo aos instrumentos de pesagem não automáticos.

No tribunal correctionnel (Tribunal Correccional), os recorrentes alegaram que a balança utilizada pela polícia para determinar a sobrecarga do veículo não preenchia os requisitos previstos no Decreto Real de 12 de outubro de 2010 relativo à aprovação, verificação e instalação dos instrumentos de medidas utilizados para supervisionar a aplicação da Lei relativa à fiscalização da circulação rodoviária.

Com este fundamento, acusa a sentença de considerar que o referido instrumento de pesagem não estava sujeito aos critérios enunciados no decreto real supramencionado, mas devia respeitar os previstos no referido Decreto Real de 12 de abril de 2016. Segundo o recorrente, este último decreto real, que transpõe a Diretiva 2014/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros respeitante à disponibilização de instrumentos de pesagem não automáticos no mercado, não é aplicável em matéria penal. O recorrente alega igualmente que o Decreto Real de 12 de outubro de 2010 prevê a aplicação de normas de homologação mais específicas para o organismo de fiscalização do que as exigidas pelo Decreto Real de 12 de abril de 2016.

- 10 O âmbito de aplicação da referida diretiva é determinado pelo seu artigo 1.º e, em conformidade com o n.º 2 desta disposição, para efeitos da diretiva, distinguem-se várias categorias de utilização de instrumentos de pesagem não automáticos, incluindo, nomeadamente, na alínea c), a «determinação da massa para a aplicação de legislação ou regulamentação» e, na alínea g), «todas as aplicações que não sejam as mencionadas nas alíneas [precedentes]».

Por um lado, o artigo 3.º, n.º 1, da diretiva prevê que «[o]s Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar que os instrumentos só possam ser disponibilizados no mercado se satisfizerem os requisitos aplicáveis da presente diretiva».

E o artigo 2.º, ponto 3, define a «[d]isponibilização no mercado» como a oferta de um instrumento para distribuição ou utilização no mercado da União no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito.

Mas, por outro lado, o artigo 3.º, n.º 2, e o artigo 3.º, n.º 3, da diretiva preveem que «[o]s Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar que só possam ser postos em serviço, para as utilizações referidas no artigo 1.º, n.º 2, alíneas a) a f), os instrumentos que satisfaçam os requisitos da presente diretiva [ou que estejam] em conformidade com os requisitos aplicáveis da presente diretiva».

Estas últimas disposições não se referem ao conceito de «[d]isponibilização no mercado» e, portanto, à distribuição ou à utilização, no âmbito de uma atividade comercial, dos instrumentos em causa, mas remetem para a utilização destes últimos, nomeadamente com vista à determinação da massa para a aplicação de legislação ou regulamentação.

O título da diretiva parece, no entanto, mais restritivo, na medida em que visa a harmonização da legislação dos Estados-Membros respeitante à «disponibilização [no mercado]» de instrumentos de pesagem não automáticos.

O Decreto Real de 12 de abril de 2016 retoma o teor das disposições da diretiva anteriormente referidas.

Por conseguinte, coloca-se a questão da aplicação da diretiva e da norma belga de transposição a uma situação, como a do caso em apreço, em que o instrumento de pesagem em causa foi utilizado para efeitos da aplicação de legislação ou regulamentação de natureza penal, ou seja, no que diz respeito ao utilizador, fora do âmbito de uma atividade comercial.

- 11 Uma vez que esta questão diz respeito à interpretação de um ato adotado por uma instituição da União Europeia, nos termos do artigo 267.º, terceiro parágrafo, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, há que submeter uma questão prejudicial ao Tribunal de Justiça da União Europeia.

B. Quanto ao recurso da recorrente:

- 12 O Tribunal de Justiça suspende a instância na pendência de resposta à questão prejudicial enunciada no dispositivo do presente acórdão.

PELOS FUNDAMENTOS EXPOSTOS,

A COUR DE CASSATION (TRIBUNAL DE CASSAÇÃO)

Suspende a instância até que o Tribunal de Justiça da União Europeia se pronuncie a título prejudicial sobre a seguinte questão:

«Os artigos 1.º, 2.º, n.º 3, e 3.º da Diretiva 2014/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros respeitante à disponibilização de instrumentos de pesagem não automáticos no mercado, são aplicáveis à utilização, pelas autoridades judiciais ou policiais, de instrumentos de pesagem não automáticos para efeitos da determinação da massa dos veículos para a aplicação de legislação ou regulamentação nacional, sancionada penalmente, e que, como os artigos 41.º, n.º 3, ponto 1, e 43.º, n.º 3, ponto 1, da Lei belga de 15 de julho de 2013 relativa ao transporte rodoviário de mercadorias e que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do

Conselho e que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, e os artigos 21.º, primeiro parágrafo, ponto 5, e 35.º, ponto 4, do Decreto Real belga de 22 de maio de 2014 relativo ao transporte rodoviário de mercadorias, proíbe a entrada em circulação de veículos cuja massa medida exceda a massa máxima autorizada?»

[*Omissis*] Assim decidido pela Cour de cassation (Tribunal de Cassação), Segunda Secção, Bruxelas, [*omissis*] e proferido em audiência pública em vinte e seis de abril de dois mil e vinte e três [*omissis*].

F. Gobert

F. Stévenart Meeûs

F. Lugentz

T. Konsek

E. de Formanoir

F. Roggen