Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

8 de julho de 2021 *

«Reenvio prejudicial — Regulamento (CE) n.º 1072/2009 — Artigo 1.º, n.º 5, alínea d) — Artigo 8.º — Transporte internacional rodoviário de mercadorias com origem num Estado-Membro e com destino a outro Estado-Membro — Operações de cabotagem na sequência desse transporte internacional no território deste último Estado-Membro — Restrições — Exigência de uma licença comunitária e, sendo caso disso, de uma autorização de transporte — Exceções — Operações de cabotagem na sequência de um transporte internacional por conta própria — Requisitos»

No processo C-937/19,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Amtsgericht Köln (Tribunal de Primeira Instância de Colónia, Alemanha), por Decisão de 25 de novembro de 2019, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 23 de dezembro de 2019, no processo

KA,

sendo intervenientes:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: N. Wahl, presidente de secção, F. Biltgen (relator) e J. Passer, juízes,

advogado-geral: M. Bobek,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação de KA, por S. Domaradzki, adwokat,

– em representação do Bundesamt für Güterverkehr, por A. Marquardt, na qualidade de agente,

* Língua do processo: alemão.

– em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– em representação da Comissão Europeia, por T. Scharf e C. Vrignon, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do 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 (JO 2009, L 300, p. 72).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe o recorrente no processo principal, KA, ao Bundesamt für Güterverkehr (Serviço Federal do Transporte de Mercadorias, Alemanha, a seguir «BAG»), a respeito da aplicação de uma coima por violação das disposições relativas a operações de cabotagem.

Quadro jurídico

3 Os considerandos 13 e 15 do Regulamento n.º 1072/2009 preveem:

«(13) Os transportadores titulares da licença comunitária prevista no presente regulamento e os transportadores habilitados a efetuar determinadas categorias de serviços de transporte internacional de mercadorias deverão ser autorizados a efetuar, a título temporário, e de acordo com o presente regulamento, serviços de transporte nacional num Estado-Membro sem aí disporem de uma sede ou de outro estabelecimento. […]

[…]

(15) Sem prejuízo das disposições do Tratado [FUE] relativas ao direito de estabelecimento, as operações de cabotagem são um exemplo de prestação de serviços por transportadores num Estado-Membro em que não se encontram estabelecidos e não deverão ser proibidas se não forem levadas a cabo de uma forma que constitua uma atividade permanente ou contínua no Estado-Membro de acolhimento. A fim de contribuir para a aplicação deste requisito, a frequência das operações de cabotagem e o período em que podem ser realizadas deverão ser mais claramente definidos. No passado, estes serviços de transporte[s] naciona[is] eram autorizados a título temporário. Na prática, tem sido difícil verificar quais os serviços autorizados. É, por conseguinte, necessário definir regras claras e fáceis de fazer cumprir.»

4 O artigo 1.º deste regulamento, com a epígrafe «Âmbito de aplicação», prevê:

«1. O presente regulamento aplica-se aos transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem em trajetos efetuados no território da [União Europeia].

[…]

4. O presente regulamento é aplicável aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias efetuados a título temporário por transportadores não residentes, conforme previsto no capítulo III.

5. Os seguintes tipos de transportes e de deslocações sem carga relacionadas com esses transportes não necessitam de licença comunitária e estão dispensados de autorização de transporte:

a) Transportes postais efetuados em regime de serviço universal;

b) Transportes de veículos danificados ou avariados;

c) Transportes de mercadorias em veículos cujo peso total em carga autorizada, incluindo a dos reboques, não exceda 3,5 toneladas;

d) Transportes de mercadorias em veículos, desde que sejam preenchidas as seguintes condições:
   i) as mercadorias transportadas pertencerem à empresa ou por ela terem sido vendidas, compradas, dadas ou tomadas de aluguer, produzidas, extraídas, transformadas ou reparadas,
   ii) O transporte servir 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.
   iii) os veículos a motor utilizados nestes transportes serem conduzidos por pessoal próprio da empresa ou por pessoal ao serviço da empresa nos termos de uma obrigação contratual,
   iv) os veículos que transportem as mercadorias pertencerem à empresa ou terem sido por ela comprados a crédito ou alugados […]; e
   v) o transporte constituir meramente uma atividade acessória do conjunto das atividades da empresa.»

e) Transportes de medicamentos, aparelhos e equipamento médicos, bem como de outros artigos necessários em caso de socorro urgente, nomeadamente no caso de catástrofes naturais.

[…]

6. O disposto no n.º 5 não afeta as condições de que cada Estado-Membro faz depender o acesso dos seus próprios nacionais às atividades referidas no mesmo número.»

5 O artigo 2.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Definições», dispõe:

«Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) “Veículo”: um veículo a motor matriculado num Estado-Membro ou um conjunto de veículos acoplados, dos quais pelo menos o veículo a motor está matriculado num Estado-Membro, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias;

[…]

3) “Estado-Membro de acolhimento”: um Estado-Membro em que opera um transportador, distinto do Estado-Membro de estabelecimento do transportador;

4) “Transportador não residente”: uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias que opera num Estado-Membro de acolhimento;

5) “Motorista”: qualquer pessoa que conduza o veículo, mesmo por um curto período, ou que siga num veículo no âmbito das suas funções para assegurar a sua condução, caso seja necessário;

6) “Operações de cabotagem”: transportes nacionais por conta de outrem efetuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento, de acordo com o presente regulamento;

[…]»

6 O capítulo II do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Transportes internacionais», inclui o artigo 3.º do mesmo, que prevê:

«Os transportes internacionais são efetuados a coberto de uma licença comunitária, em conjugação com um certificado de motorista caso o motorista seja nacional de um país terceiro.»

7 O artigo 4.º do Regulamento n.º 1072/2009, sob a epígrafe «Licença comunitária», que figura igualmente no seu capítulo II, tem a seguinte redação:

«1. A licença comunitária é emitida por um Estado-Membro, nos termos do presente regulamento, aos transportadores rodoviários de mercadorias por conta de outrem que:

a) Estejam estabelecidos nesse Estado-Membro nos termos da legislação comunitária e da legislação desse Estado-Membro; e

b) Estejam autorizados a efetuar no Estado-Membro de estabelecimento, nos termos da legislação [da União] e da legislação desse Estado-Membro em matéria de acesso à atividade de transportador, transportes rodoviários internacionais de mercadorias.

2. A licença comunitária é emitida pelas autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento por períodos renováveis que não podem exceder dez anos.

[…]»

8 O capítulo III deste regulamento, sob a epígrafe «Cabotagem», inclui o artigo 8.º do mesmo, que prevê:

«1. Os transportadores rodoviários de mercadorias por conta de outrem que sejam titulares de uma licença comunitária e cujos motoristas, quando nacionais de país terceiro, sejam titulares de certificados de motorista, ficam autorizados, nas condições fixadas no presente capítulo, a efetuar operações de cabotagem.

2. Uma vez efetuada a entrega das mercadorias transportadas à chegada de um transporte internacional com origem num Estado-Membro ou de um país terceiro e com destino ao Estado-Membro de acolhimento, os transportadores referidos no n.º 1 ficam autorizados a efetuar, com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos acoplados, com o

veículo trator desse mesmo conjunto, o máximo de três operações de cabotagem na sequência do referido transporte internacional. […]

3. Os serviços nacionais de transporte rodoviário de mercadorias efetuados no Estado-Membro de acolhimento por um transportador não residente só são considerados conformes com o presente regulamento se o transportador puder apresentar provas claras da realização do transporte internacional com destino a este último e de cada uma das operações consecutivas de cabotagem efetuadas.

As provas referidas no primeiro parágrafo devem incluir, relativamente a cada operação, os dados seguintes:

a) Nome, endereço e assinatura do expedidor;

b) Nome, endereço e assinatura do transportador;

c) Nome e endereço do destinatário, bem como a sua assinatura e a data de entrega efetiva das mercadorias;

d) Local e data da receção das mercadorias e local previsto para a entrega;

e) Descrição comum da natureza das mercadorias e do método de embalagem e, caso se trate de mercadorias perigosas, a sua descrição geralmente reconhecida, bem como o número de volumes e as suas marcações e números especiais;

f) Peso bruto das mercadorias ou quantidade expressa de outra forma;

g) Matrícula do veículo trator e do reboque.

4. Não se exigem documentos adicionais para provar que as condições estabelecidas no presente artigo foram respeitadas.

5. Os transportadores autorizados no Estado-Membro de estabelecimento, nos termos da legislação desse Estado-Membro, a efetuar os transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem referidos nas alíneas a), b) e c) do n.º 5 do artigo 1.º ficam autorizados, nas condições fixadas no presente capítulo, a efetuar, consoante o caso, operações de cabotagem da mesma natureza ou operações de cabotagem com veículos da mesma categoria.

6. A admissão à cabotagem no âmbito dos tipos de transporte referidos nas alíneas d) e e) do n.º 5 do artigo 1.º não fica sujeita a qualquer restrição.»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

9 O recorrente no processo principal é proprietário de uma empresa estabelecida na Polónia, que fabrica embalagens em madeira e efetua transportes de mercadorias. Esta empresa é titular de uma licença comunitária.

10 Em 10 de julho de 2018, um camião matriculado na Polónia, pertencente ao recorrente no processo principal, foi objeto de uma fiscalização rodoviária quando estava a realizar um transporte de papel e de cartão entre o local de carga situado em Krostitz (Alemanha) e o local de descarga situado em Schwedt-sur-Oder (Alemanha). Foi nesse âmbito verificado que aquele camião estava a efetuar uma operação de cabotagem comprovada pelos documentos adequados, a saber, uma guia de remessa, uma guia de transporte e um comprovativo de pesagem.

11 Durante esta fiscalização rodoviária, foi apresentado um conhecimento de carga dito «CMR» (*Cargo Movement Requirement*) para justificar que o transporte de cabotagem em causa estava a ser efetuado na sequência de um transporte internacional proveniente de outro Estado-Membro com destino ao Estado-Membro de acolhimento, na aceção do artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento n.º 1072/2009. Resulta do documento assim apresentado que, nesse mesmo dia, o camião em causa tinha transportado, a partir da fábrica da empresa pertencente ao recorrente no processo principal, situada na Polónia, mercadorias fabricadas e vendidas por esta empresa e que haviam sido entregues a um cliente em Freital (Alemanha).

12 Em 9 de outubro de 2018, o recorrente no processo principal foi ouvido, na sua qualidade de proprietário do transportador, pelo BAG. Declarou então que a operação de cabotagem, que tinha sido efetuada no caminho de regresso para a Polónia, estava autorizada ao abrigo do artigo 8.º, n.º 6, do Regulamento n.º 1072/2009, uma vez que foi efetuado na sequência de um transporte internacional, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), deste regulamento.

13 O BAG considerou que o artigo 1.º, n.º 5, alínea d), e o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1072/2009 não podiam ser conjugados. Em seu entender, se um transportador que tenha efetuado um transporte internacional de mercadorias por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), deste regulamento, com origem num Estado-Membro e destino a outro Estado-Membro, estivesse autorizado a realizar uma operação de cabotagem na sequência daquele transporte internacional, nos termos do artigo 8.º, n.º 2, deste regulamento, isso faria com que fosse difícil, senão impossível, que as autoridades competentes fiscalizassem o cumprimento das disposições relativas às operações de cabotagem, uma vez que o transportador que efetua um transporte internacional de mercadorias por conta própria não está sujeito à exigência de detenção de uma licença comunitária nem de apresentação das provas elencadas no artigo 8.º, n.º 3, do referido regulamento.

14 Consequentemente, por Decisão de 30 de outubro de 2018, o BAG aplicou ao recorrente no processo principal uma coima no montante de 1 250 euros por violação da regulamentação relativa às operações de cabotagem.

15 O recorrente no processo principal interpôs recurso desta decisão no órgão jurisdicional de reenvio.

16 Esse órgão jurisdicional entende que a solução do litígio que lhe foi submetido depende da questão de saber se um transportador que, nos termos do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009, efetuou um transporte internacional de mercadorias com origem num Estado-Membro e destino a outro Estado-Membro é autorizado a realizar operações de cabotagem na sequência desse transporte internacional no território deste último Estado-Membro ao abrigo do artigo 8.º deste regulamento. Interroga-se, mais especificamente, sobre a questão de saber se esse transporte internacional constitui um transporte internacional, na aceção do artigo 8.º, n.º 2, do referido regulamento. Em seu entender, esta questão não parece ser tratada de modo uniforme nos Estados-Membros, em particular na Polónia e na Alemanha.

17 Nestas condições, o Amtsgericht Köln (Tribunal de Primeira Instância de Colónia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o artigo 8.º, n.º 2, primeiro período, do [Regulamento n.º 1072/2009] 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), [deste regulamento]?»

Quanto à questão prejudicial

Quanto à admissibilidade

18 O recorrente no processo principal contesta a admissibilidade do pedido de decisão prejudicial, alegando que a interpretação do direito da União assim solicitada não é necessária para a resolução do litígio no processo principal e que, em todo o caso, o Tribunal de Justiça não dispõe dos elementos de facto e de direito necessários para responder de forma útil à questão que lhe foi submetida.

19 Importa recordar, a este respeito, que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, no âmbito do processo instituído pelo artigo 267.º TFUE, os órgãos jurisdicionais nacionais, a quem é submetido o litígio e que devem assumir a responsabilidade pela decisão jurisdicional a tomar, têm competência exclusiva para apreciar, tendo em conta as especificidades de cada processo, tanto a necessidade de tomar uma decisão prejudicial, para poderem proferir a sua decisão, como a pertinência das questões que submetem ao Tribunal de Justiça. Consequentemente, desde que as questões submetidas sejam relativas à interpretação do direito da União, o Tribunal de Justiça é, em princípio, obrigado a pronunciar-se. Daqui se conclui que as questões relativas ao direito da União gozam de uma presunção de pertinência. A rejeição pelo Tribunal de Justiça de um pedido submetido por um órgão jurisdicional nacional só é possível quando seja manifesto que a interpretação do direito da União solicitada não tem nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal, quando o problema for hipotético ou ainda quando o Tribunal não dispuser dos elementos de facto e de direito necessários para dar uma resposta útil às questões que lhe são submetidas (v., neste sentido, Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, n.ºs 28, 29 e jurisprudência referida).

20 Ora, no caso em apreço, não é manifesto que a interpretação do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), e do artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1072/2009, pedida pelo órgão jurisdicional de reenvio, não tem nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal, diz respeito a um problema hipotético, ou ainda que o Tribunal de Justiça não dispõe dos elementos de facto e de direito necessários para dar uma resposta útil à questão que lhe foi submetida. Pelo contrário, decorre do pedido de decisão prejudicial que o órgão jurisdicional de reenvio exprime, de forma fundamentada, dúvidas quanto à interpretação que há que dar às disposições do direito da União em causa e fornece, a este respeito, uma detalhada exposição dos factos.

21 O pedido de decisão prejudicial deve, por conseguinte, ser julgado admissível.

Quanto ao mérito

22 Há que recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, no âmbito do processo de cooperação entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça instituído pelo artigo 267.º TFUE, cabe a este último dar ao juiz nacional uma resposta útil que lhe permita decidir o litígio que lhe foi submetido. Nesta ótica, incumbe ao Tribunal, se necessário, reformular as questões que lhe foram apresentadas. Com efeito, o Tribunal tem por missão interpretar todas as disposições do direito da União de que os órgãos jurisdicionais nacionais necessitem para decidir dos litígios que lhes são submetidos, ainda que essas disposições não sejam expressamente referidas nas questões que lhe são apresentadas por esses órgãos jurisdicionais (Acórdão de 28 de junho de 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, n.º 40 e jurisprudência referida).

23 Por conseguinte, embora, no plano formal, o órgão jurisdicional de reenvio tenha limitado a sua questão à interpretação do artigo 8.º, n.º 2, e do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento nº 1072/2009, esta circunstância não obsta a que o Tribunal de Justiça lhe forneça todos os elementos de interpretação do direito da União que possam ser úteis para a decisão do processo que lhe foi submetido, quer esse órgão jurisdicional lhes tenha ou não feito referência no enunciado das suas questões. A este respeito, cabe ao Tribunal de Justiça extrair do conjunto dos elementos fornecidos pelo órgão jurisdicional de reenvio, designadamente da fundamentação da decisão de reenvio, os elementos do direito da União que requerem uma interpretação, tendo em conta o objeto do litígio (Acórdão de 28 de junho de 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, n.º 41 e jurisprudência referida).

24 No caso em apreço, resulta do pedido de decisão prejudicial que o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se um transportador que efetuou um transporte internacional de mercadorias por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009, com origem num Estado-Membro e com destino a outro Estado-Membro é autorizado a realizar operações de cabotagem na sequência do referido transporte internacional no território deste último Estado-Membro ao abrigo do artigo 8.º deste regulamento.

25 Além disso, o próprio recorrente no processo principal reconhece que, antes de ser utilizado para efetuar o transporte de cabotagem que foi objeto de uma fiscalização rodoviária, o seu camião transportou mercadorias por si fabricadas e vendidas entre a sua fábrica situada na Polónia e a empresa do cliente que as comprou, situada na Alemanha, o que não é contestado. No entanto, caberá ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se tal transporte constitui um transporte internacional de mercadorias por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), i) a v), do Regulamento n.º 1072/2009, em especial no que respeita à exigência prevista na alínea v), relativa ao caráter acessório deste transporte no conjunto das atividades da empresa.

26 À luz das considerações precedentes, há que compreender a questão submetida no sentido de que visa, em substância, saber se o Regulamento n.º 1072/2009 deve ser interpretado no sentido de que um transportador rodoviário de mercadorias que efetuou um transporte internacional de mercadorias por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), deste regulamento, com origem num Estado-Membro e com destino a outro Estado-Membro, está autorizado a efetuar operações de cabotagem na sequência desse transporte internacional no território deste último Estado-Membro ao abrigo do artigo 8.º do referido regulamento e, em caso afirmativo, em que condições.

27 A este respeito, importa recordar que, em conformidade com o seu artigo 1.º, n.ºs 1 e 4, o Regulamento n.º 1072/2009 aplica-se, nomeadamente, aos transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem em trajetos efetuados no território da União, bem como às operações de cabotagem que, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6, deste regulamento, se definem como «transportes nacionais por conta de outrem efetuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento».

28 O Regulamento n.º 1072/2009 enuncia, no seu capítulo II, as regras a que estão sujeitos os transportes internacionais. Este capítulo II inclui o artigo 3.º deste regulamento, que enuncia o princípio geral segundo o qual «[o]s transportes internacionais são efetuados a coberto de uma licença comunitária, em conjugação com um certificado de motorista caso o motorista seja nacional de um país terceiro».

29 O artigo 1.º, n.º 5, alíneas a) a e), do Regulamento n.º 1072/2009 prevê, todavia, que, no âmbito de certos tipos de transporte, os transportadores rodoviários de mercadorias não necessitam de licença comunitária e estão dispensados de autorização de transporte. É o que sucede com os transportes postais efetuados em regime de serviço universal [artigo 1.º, n.º 5, alínea a), deste regulamento], com os transportes de veículos danificados ou avariados [artigo 1.º, n.º 5, alínea b), do referido regulamento], com os transportes de mercadorias em veículos cujo peso total em carga autorizada, incluindo a dos reboques, não exceda 3,5 toneladas [artigo 1.º, n.º 5, alínea c), do mesmo regulamento] e com os transportes de mercadorias em veículos efetuados por conta própria [artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009], ou com os transportes de medicamentos, aparelhos e equipamento médicos, bem como de outros artigos necessários em caso de socorro urgente, nomeadamente no caso de catástrofes naturais [artigo 1.º, n.º 5, alínea e), do Regulamento n.º 1072/2009].

30 Resulta da leitura conjugada destas disposições que os transportes internacionais de mercadorias efetuados por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009, não estão sujeitos às exigências previstas no seu artigo 3.º

31 O capítulo III do Regulamento n.º 1072/2009, sob a epígrafe «Cabotagem», enuncia as regras relativas às operações de cabotagem. Este capítulo III inclui, nomeadamente, o artigo 8.º deste regulamento, intitulado «Princípio geral», que estabelece as regras gerais aplicáveis às operações de cabotagem.

32 Há que salientar que este artigo 8.º prevê regras distintas no que respeita à admissão das operações de cabotagem, consoante estas sejam efetuadas na sequência de um transporte internacional rodoviário de mercadorias efetuado por conta de outrem ou de um transporte internacional rodoviário de mercadorias efetuado por conta própria.

33 Com efeito, por um lado, o artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1072/2009 estabelece o princípio geral segundo o qual «[o]s transportadores rodoviários de mercadorias por conta de outrem que sejam titulares de uma licença comunitária e cujos motoristas, quando nacionais de país terceiro, sejam titulares de certificados de motorista, ficam autorizados, nas condições fixadas no presente capítulo, a efetuar operações de cabotagem».

34 Daqui resulta que os transportadores que tenham efetuado um transporte internacional rodoviário de mercadorias por conta de outrem com origem num Estado-Membro e com destino a outro Estado-Membro estão autorizados a realizar, no território deste último Estado-Membro, operações de cabotagem efetuadas na sequência desse transporte internacional se respeitarem as exigências previstas no artigo 3.º do Regulamento n.º 1072/2009.

35 Por outro lado, o artigo 8.º, n.º 6, do Regulamento n.º 1072/2009 enuncia que a admissão à cabotagem, no âmbito dos tipos de transportes referidos no artigo 1.º, n.º 5, alínea d), deste regulamento, não fica sujeita a qualquer restrição.

36 Na medida em que, como foi recordado no n.º 27 do presente acórdão, o conceito de «operações de cabotagem» é definido, para efeitos do Regulamento n.º 1072/2009, como «transportes nacionais por conta de outrem», o artigo 8.º, n.º 6, deste regulamento não pode abranger as operações de cabotagem efetuadas por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do referido regulamento, contrariamente àquilo que o BAG, o Governo italiano e a Comissão Europeia sustentam nas suas observações escritas.

37 O artigo 8.º, n.º 6, do Regulamento n.º 1072/2009 deve, na realidade, ser compreendido no sentido de que estabelece uma derrogação ao princípio geral enunciado no artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento.

38 Com efeito, em conformidade com o artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009, os transportes internacionais de mercadorias efetuados por conta própria não ficam, como foi salientado no n.º 30 do presente acórdão, sujeitos às exigências previstas no artigo 3.º deste regulamento.

39 Assim, resulta da leitura conjugada do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009 e do seu artigo 8.º, n.º 6, deste que os transportadores que tenham efetuado um transporte internacional rodoviário de mercadorias por conta própria com origem num Estado-Membro e destino a outro Estado-Membro podem realizar, no território deste último Estado-Membro, operações de cabotagem, sem ficarem sujeitos às exigências previstas no artigo 3.º e no artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento.

40 Por conseguinte, há que considerar que um transportador rodoviário de mercadorias que tenha efetuado um transporte internacional de mercadorias por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009, com origem num Estado-Membro e com destino a outro Estado-Membro, está autorizado, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 6, deste regulamento, a realizar operações de cabotagem efetuadas na sequência desse transporte internacional no território deste último Estado-Membro, sem ficar sujeito às exigências previstas no artigo 3.º e no artigo 8.º, n.º 1, do referido regulamento.

41 No que respeita às modalidades relativas a essas operações de cabotagem, importa sublinhar que o artigo 8.º, n.ºs 2 a 5, do Regulamento n.º 1072/2009 fixa as condições nas quais os transportadores as podem efetuar.

42 Nos termos do artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento nº 1072/2009, «[u]ma vez efetuada a entrega das mercadorias transportadas à chegada de um transporte internacional com origem num Estado-Membro ou de um país terceiro e com destino ao Estado-Membro de acolhimento, os transportadores referidos no n.º 1 ficam autorizados a efetuar, com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos acoplados, com o veículo trator desse mesmo

conjunto, o máximo de três operações de cabotagem na sequência do referido transporte internacional». Além disso, esta disposição precisa que «[a] última operação de descarga no quadro de uma operação de cabotagem, antes da saída do Estado-Membro de acolhimento, deve ter lugar no prazo de sete dias a contar da última operação de descarga realizada no Estado-Membro de acolhimento no quadro do transporte internacional com destino a este último».

43 O artigo 8.º, n.º 2, segundo parágrafo, do Regulamento n.º 1072/2009 prevê que, «[n]o prazo referido no primeiro parágrafo, os transportadores rodoviários podem efetuar uma parte ou a totalidade das operações de cabotagem autorizadas nos termos do referido parágrafo em qualquer Estado-Membro, na condição de se limitarem a uma operação de cabotagem por Estado-Membro no prazo de três dias a contar da entrada sem carga no território desse Estado-Membro».

44 O artigo 8.º, n.º 3, primeiro parágrafo, do Regulamento n.º 1072/2009 enuncia que «[o]s serviços nacionais de transporte rodoviário de mercadorias efetuados no Estado-Membro de acolhimento por um transportador não residente», ou seja, as operações de cabotagem só são consideradas conformes com este regulamento «se o transportador puder apresentar provas claras da realização do transporte internacional com destino a este último e de cada uma das operações consecutivas de cabotagem efetuadas».

45 Estas provas, que estão elencadas no artigo 8.º, n.º 3, segundo parágrafo, alíneas a) a g), do Regulamento nº 1072/2009, devem incluir os seguintes dados relativamente a cada operação: nome, endereço e assinatura do expedidor [artigo 8.º, n.º 3, alínea a), deste regulamento], nome, endereço e assinatura do transportador [artigo 8.º, n.º 3, alínea b), do referido regulamento], nome e endereço do destinatário, bem como a sua assinatura e a data de entrega efetiva das mercadorias [artigo 8.º, n.º 3, alínea c), do mesmo regulamento], local e data da receção das mercadorias e local previsto para a entrega [artigo 8.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009], descrição comum da natureza das mercadorias e do método de embalagem e, caso se trate de mercadorias perigosas, a sua descrição geralmente reconhecida, bem como o número de volumes e as suas marcações e números especiais [artigo 8.º, n.º 3, alínea e), deste regulamento], peso bruto das mercadorias ou quantidade expressa de outra forma [artigo 8.º, n.º 3, alínea f), do referido regulamento] e matrícula do veículo trator e do reboque [artigo 8.º, n.º 3, alínea g), do mesmo regulamento].

46 O artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento n.º 1072/2009 prevê que não se exigem documentos adicionais para provar que as condições estabelecidas no artigo 8.º deste regulamento foram respeitadas.

47 Há que salientar que, embora o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1072/2009 se refira aos «transportadores referidos no n.º 1» deste artigo 8.º e, como foi salientado no n.º 37 do presente acórdão, o artigo 8.º, n.º 1, deste regulamento não seja aplicável aos transportadores que tenham efetuado um transporte internacional de mercadorias por conta própria, esta circunstância não é suscetível de pôr em causa o facto de que as modalidades relativas às operações de cabotagem previstas no artigo 8.º, n.ºs 2 a 4, do referido regulamento se aplicam a todas as operações de cabotagem, sendo estas por definição efetuadas por conta de outrem, não sendo relevante a circunstância de estas ocorrerem na sequência de um transporte internacional de mercadorias efetuado por conta de outrem ou de um transporte internacional de mercadorias efetuado por conta própria.

48 Com efeito, como atesta a utilização dos termos «[f]icam autorizados, nas condições fixadas no presente capítulo» ou ainda a utilização da expressão «[a] admissão à cabotagem», respetivamente, no artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1072/2009 e no artigo 8.º, n.º 6, deste, estas disposições regem unicamente a admissão às operações de cabotagem.

49 Além disso, embora, à semelhança dos transportes internacionais de mercadorias por conta própria, os transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem referidos no artigo 1.º, n.º 5, alíneas a) a c), do Regulamento n.º 1072/2009 não estejam sujeitos aos requisitos previstos no artigo 3.º deste regulamento, não deixa de ser certo que, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 5, do referido regulamento, os transportadores ficam autorizados a efetuar operações de cabotagem da mesma natureza ou operações de cabotagem com veículos da mesma categoria desde que respeitem as condições fixadas no capítulo III do referido regulamento, relativo à cabotagem. Por conseguinte, estas operações de cabotagem ficam, seja como for, sujeitas às condições previstas no artigo 8.º, n.ºs 2 a 4, do Regulamento n.º 1072/2009.

50 Por conseguinte, as modalidades relativas às operações de cabotagem previstas no artigo 8.º, n.ºs 2 a 4, do Regulamento n.º 1072/2009 não se aplicam apenas às operações de cabotagem realizadas na sequência de um transporte internacional de mercadorias efetuado por conta de outrem, aplicando-se também às operações de cabotagem realizadas na sequência de um transporte internacional de mercadorias efetuado por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009.

51 Só esta interpretação é conforme com o objetivo prosseguido pelo Regulamento n.º 1072/2009. Com efeito, o facto de sujeitar todas as operações de cabotagem, incluindo aquelas que são realizadas na sequência de um transporte internacional efetuado por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento nº 1072/2009, às condições previstas no artigo 8.º, n.ºs 2 a 4, deste regulamento permite assegurar o efeito útil das regras estritas que enquadram o âmbito das operações de cabotagem porquanto evita que estes transportes sejam efetuados de maneira a criar uma atividade permanente ou contínua no interior do Estado-Membro de acolhimento e garante, por conseguinte, a natureza temporária da cabotagem, que, em conformidade com os seus considerandos 13 e 15, constitui um dos objetivos prosseguidos pelo Regulamento n.º 1072/2009.

52 Daqui resulta que, para assegurar o efeito útil do Regulamento n.º 1072/2009, os transportadores que tenham efetuado um transporte internacional de mercadorias por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), deste regulamento, com origem num Estado-Membro e destino a outro Estado-Membro estão autorizados a efetuar, no território deste último Estado-Membro, operações de cabotagem na sequência desse transporte internacional, desde que sejam respeitadas as condições previstas no artigo 8.º, n.ºs 2 a 4, do referido regulamento.

53 Esta conclusão não pode ser infirmada pela argumentação invocada pelo BAG e pelo Governo italiano segundo a qual, na medida em que os transportadores que efetuam transportes internacionais de mercadorias por conta própria não são obrigados a possuir uma licença comunitária e, sendo caso disso, um certificado de motorista, é impossível, no âmbito de uma operação de cabotagem efetuada na sequência desses transportes internacionais, controlar que são respeitadas as regras relativas às operações de cabotagem, nomeadamente, as condições previstas no artigo 8.º do Regulamento n.º 1072/2009, e assegurar o caráter temporário das operações de cabotagem.

54 Pelo contrário, resulta dos elementos dos autos de que o Tribunal de Justiça dispõe que é possível exigir aos transportadores que, depois de terem efetuado um transporte internacional por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento n.º 1072/2009, com origem num Estado-Membro e com destino a outro Estado-Membro, efetuem na sequência daquele transporte uma operação de cabotagem no território deste último Estado-Membro apresentem provas que comprovem claramente a realização desse transporte internacional, bem como cada uma das operações de cabotagem efetuadas na sua sequência, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 3, deste regulamento. Com efeito, no caso concreto, o recorrente no processo principal, na sua qualidade de transportador, apresentou às autoridades competentes, aquando da fiscalização rodoviária de que o seu camião foi objeto, o conhecimento de carga que certificava claramente o transporte internacional por conta própria com destino ao Estado-Membro em causa, bem como os documentos adequados relativos às operações de cabotagem efetuadas na sequência desse transporte internacional efetuado no território deste último.

55 Atendendo a todas as considerações precedentes, há que responder à questão submetida que o Regulamento n.º 1072/2009 deve ser interpretado no sentido de que um transportador que tenha efetuado um transporte internacional de mercadorias por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), deste regulamento, com origem num Estado-Membro e destino a outro Estado-Membro, é autorizado, ao abrigo do artigo 8.º, n.º 6, do referido regulamento, a realizar operações de cabotagem na sequência daquele transporte internacional efetuado no território deste último Estado-Membro, desde que, no entanto, respeite as condições previstas no artigo 8.º, n.ºs 2 a 4, do mesmo regulamento.

Quanto às despesas

56 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Oitava Secção) declara:

O 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, deve ser interpretado no sentido de que um transportador que tenha efetuado um transporte internacional de mercadorias por conta própria, na aceção do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), deste regulamento, com origem num Estado-Membro e destino a outro Estado-Membro, é autorizado, ao abrigo do artigo 8.º, n.º 6, do referido regulamento, a realizar operações de cabotagem na sequência daquele transporte internacional efetuado no território deste último Estado-Membro, desde que, no entanto, respeite as condições previstas no artigo 8.º, n.ºs 2 a 4, do mesmo regulamento.

Assinaturas