Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

3 de outubro de 2013 *

«Transportes rodoviários — Regulamento (CE) n.º 561/2006 — Obrigação de utilizar tacógrafo — Derrogações ao transporte não comercial de mercadorias — Conceito — Transporte efetuado por um particular no âmbito da sua atividade de lazer de piloto amador de corridas de rali, parcialmente financiada por contributos de terceiros»

No processo C-317/12,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pelo Svea hovrätt (Suécia), por decisão de 11 de junho de 2012, entrado no Tribunal de Justiça em 2 de julho de 2012, no processo penal contra

Daniel Lundberg,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

composto por: M. Berger (relatora), presidente de secção, E. Levits e J.-J. Kasel, juízes,

advogado-geral: P. Cruz Villalón,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação do Governo neerlandês, por J. Langer e C. Wissels, na qualidade de agentes,

— em representação da Comissão Europeia, por J. Hottiaux e K. Simonsson, 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 conceito de «transport[e] não comercia[l] de mercadorias» na aceção do artigo 3.º, alínea h), do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de

* Língua do processo: sueco.

determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e [CE] n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de uma ação penal proposta contra D. Lundberg, por violação da obrigação de instalar e de utilizar um tacógrafo autorizado num veículo pesado.

Quadro jurídico

Direito da União

3 O Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 8), conforme alterado pelo Regulamento n.º 561/2006 (a seguir «Regulamento n.º 3821/85»), prevê, no seu artigo 3.º, n.º 1:

«O aparelho de controlo deve ser instalado e utilizado nos veículos afetos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias matriculados num Estado-Membro, com exceção dos veículos referidos no artigo 3.º do Regulamento [...] n.º 561/2006. [...]»

4 O Regulamento n.º 561/2006, que revogou e substituiu, a partir de 11 de abril de 2007, o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 1), enuncia, no seu considerando 17, que pretende melhorar as condições sociais dos empregados abrangidos pelo mesmo, bem como a segurança rodoviária em geral.

5 O artigo 1.º do Regulamento n.º 561/2006 dispõe:

«O presente regulamento 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 setor 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 setor dos transportes rodoviários.»

6 O artigo 3.º do referido regulamento prevê:

«O presente regulamento não se aplica aos transportes rodoviários efetuados por meio de:

[…]

h) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;

[…]»

Direito sueco

7 O § 5, ponto 2, do capítulo 9 do Regulamento (2004:865), relativo aos tempos de condução e de descanso e aos aparelhos de controlo [förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.], prevê que quem, com dolo ou negligência, violar o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3821/85, será punido com pena de multa.

Tramitação no processo principal e questões prejudiciais

8 D. Lundberg, que exerce, no âmbito de uma empresa individual, atividades de consultoria no domínio da segurança rodoviária, dedica-se, nos seus tempos livres, ao desporto automóvel como piloto amador de rali. Essa atividade de lazer é parcialmente financiada por subvenções de empresas (patrocínios), que ascendem anualmente a várias centenas de milhares de coroas suecas (SEK). Além disso, neste desporto, D. Lundberg despende uma quantia pelo menos equivalente a este montante, proveniente de fundos próprios, e recebe também dons de familiares e amigos.

9 Em 6 de abril de 2011, D. Lundberg conduzia o seu próprio camião, matriculado na Suécia, ao qual estava atrelado um reboque onde transportava o seu carro de corridas, com destino a Vimmerby (Suécia), para aí o expor numa feira. A massa total deste conjunto pesava mais de 3,5 toneladas, sem, no entanto, exceder 7,5 toneladas.

10 A participação nesta feira era parcialmente financiada por patrocínios. Regra geral, D. Lundberg participa três vezes por ano neste tipo de manifestações.

11 Uma vez que o referido camião não dispunha de tacógrafo, foi proposta uma ação contra D. Lundberg, por violação do artigo 3.º do Regulamento n.º 3821/85, por, na qualidade de condutor de um veículo pesado, não o ter equipado com um tacógrafo autorizado.

12 Por sentença de 13 de outubro de 2011, o Nyköpings tingsrätt (tribunal local de Nyköping) absolveu D. Lundberg, acolhendo a argumentação por ele invocada, segundo a qual o transporte em causa podia ser considerado um transporte não comercial, na aceção das disposições do artigo 3.º do Regulamento n.º 561/2006.

13 O Ministério Público interpôs recurso da referida sentença no Svea hovrätt (tribunal de recurso de Svea), tendo este tribunal constatado que a questão determinante no litígio que lhe foi submetido é a de saber se a obrigação de utilizar um tacógrafo autorizado é aplicável ao transporte em causa, em virtude de este último constituir um «transport[e] não comercia[l] de mercadorias» na aceção do artigo 3.º, alínea h), do Regulamento n.º 561/2006.

14 Não havendo uma definição do referido conceito na regulamentação da União nem jurisprudência pertinente do Tribunal de Justiça e tendo em conta a necessidade de uma interpretação e de uma aplicação uniforme deste conceito na prática, o Svea hovrätt decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões:

«1) O conceito de 'transport[e] não comercia[l] de mercadorias', [que figura no] artigo 3.º[, alínea h),] do [Regulamento n.º 561/2006], deve ser interpretado no sentido de que abrange um transporte efetuado por um particular no âmbito da sua atividade de lazer, a qual é parcialmente financiada através de contribuições económicas (patrocínios) de pessoas singulares ou de empresas terceiras?

2) Para determinar o que constitui um transporte 'não comercial', é relevante:

a) que o condutor não efetue outros transportes além dos que efetua por sua própria conta;

b) que não tenha sido paga uma retribuição pelo próprio transporte, enquanto tal;

c) a importância das contribuições económicas e/ou a sua importância relativamente ao volume de negócios total da atividade de lazer?»

Quanto às questões prejudiciais

15 Com as suas duas questões, que importa apreciar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o conceito de «transport[e] não comercia[l] de mercadorias», previsto no artigo 3.º, alínea h), do Regulamento n.º 561/2006, deve ser interpretado no sentido de que abrange o transporte de mercadorias efetuado por um particular, por conta própria e unicamente no âmbito de uma atividade de lazer, quando esta for parcialmente financiada por meio de contributos de terceiros e tal transporte não der lugar a remuneração.

16 A título preliminar, há que observar que o Regulamento n.º 561/2006 não contém nenhuma definição do referido conceito nem dos conceitos enunciados em termos semelhantes por este regulamento, como «operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária» [artigo 3.º, alínea d), deste regulamento], «veículos comerciais, […] que sejam utilizados para o transporte não comercial de passageiros ou de mercadorias» [artigo 3.º, alínea i), do referido regulamento], ou «veículos que possuam entre 10 e 17 lugares utilizados exclusivamente para o transporte não comercial de passageiros» [artigo 13.º, n.º 1, alínea i), do mesmo regulamento].

17 Do mesmo modo, ainda que, em várias ocasiões, o Tribunal de Justiça tenha tido a oportunidade de interpretar outras derrogações à obrigação de instalar e utilizar um tacógrafo, não se pronunciou sobre a interpretação do conceito que esteve na origem do litígio no processo principal.

18 Não havendo uma definição do conceito de «transport[e] não comercia[l] de mercadorias», a determinação do significado e do alcance destes termos deve fazer-se, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, tendo em atenção o contexto geral em que eles são utilizados e em conformidade com o seu sentido habitual na linguagem comum (v., neste sentido, acórdãos de 4 de maio de 2006, Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, Colet., p. I-4089, n.º 17 e jurisprudência referida, e de 13 de dezembro de 2012, BLV Wohn-und Gewerbebau, C-395/11, n.º 25).

19 Além disso, na interpretação de uma disposição do direito da União, há que atender não apenas aos respetivos termos mas também aos objetivos prosseguidos pela regulamentação em que está integrada (acórdão de 29 de janeiro de 2009, Petrosian, C-19/08, Colet., p. I-495, n.º 34 e jurisprudência referida).

20 No que respeita às disposições derrogatórias relativas à utilização de tacógrafo, o Tribunal de Justiça já declarou que tal derrogação não pode ser interpretada de forma a ampliar os seus efeitos para além do necessário para assegurar a proteção dos interesses que visa garantir. Além disso, o alcance das derrogações deve ser delimitado em função das finalidades da regulamentação em causa (v. acórdãos de 25 de junho de 1992, British Gas, C-116/91, Colet., p. I-4071, n.º 12; de 21 de março de 1996, Mrozek e Jäger, C-335/94, Colet., p. I-1573, n.º 9, e Goupil, C-39/95, Colet., p. I-1601, n.º 8; de 17 de março de 2005, Raemdonck e Raemdonck-Janssens, C-128/04, Colet., p. I-2445, n.º 19; e de 28 de julho de 2011, Seeger, C-554/09, Colet., p. I-7131, n.º 33).

21 É à luz destes princípios que importa responder às questões submetidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, como reformuladas no n.º 15 do presente acórdão.

22 A Comissão Europeia considera que a derrogação prevista no artigo 3.º, alínea h), do Regulamento n.º 561/2006 deve ser interpretada no sentido de que abrange o transporte de mercadorias efetuado por um particular no âmbito da sua atividade de lazer que é parcialmente financiada por meio de contributos de terceiros, pelo que o veículo utilizado nesse transporte não deve ser equipado com tacógrafo.

23 Importa notar que tal interpretação é corroborada tanto pelo sentido comum do conceito em causa no processo principal como pelo contexto geral em que se inscreve e pelos objetivos prosseguidos pelo Regulamento n.º 561/2006, de que faz parte.

24 Em primeiro lugar, quanto ao sentido comum do conceito de «transport[e] não comercia[l] de mercadorias», importa notar que se trata desse tipo de transporte quando não haja ligação com uma atividade profissional ou comercial, a saber, quando esse transporte não for efetuado para obter rendimentos. Em sentido comum, o transporte não comercial de mercadorias designa, assim, nomeadamente, o transporte de mercadorias efetuado por um particular, fora da sua atividade profissional, no âmbito de uma atividade recreativa.

25 No que se refere, em segundo lugar, ao contexto geral em que se insere o artigo 3.º, alínea h), do Regulamento n.º 561/2006, importa notar, desde logo, que o considerando 17 deste regulamento enuncia, nomeadamente, que este regulamento pretende «melhorar as condições sociais dos empregados abrangidos pelo mesmo».

26 Em seguida, nos termos do seu artigo 1.º, o referido regulamento estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de descanso para os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, visando harmonizar as condições de concorrência entre os modos de transporte terrestre, especialmente no setor rodoviário, e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária, pretendendo simultaneamente promover uma melhoria das práticas de controlo e aplicação da lei pelos Estados-Membros e das práticas laborais no setor dos transportes rodoviários.

27 Por fim, o artigo 4.º, alínea c), do Regulamento n.º 561/2006 contém uma definição do conceito de «condutor», que diz respeito a «qualquer pessoa que conduza o veículo, mesmo durante um curto período, ou que, no contexto da atividade que exerce, esteja a bordo de um veículo para poder eventualmente conduzir».

28 Decorre dos n.ºs 24 a 27 do presente acórdão que, como acertadamente sustentou a Comissão nas observações que apresentou ao Tribunal de Justiça, as disposições do Regulamento n.º 561/2006 são, no essencial, aplicáveis aos condutores profissionais e não aos condutores particulares.

29 Assim, os termos «harmonizar as condições de concorrência», «melhorar as condições de trabalho» e «as condições sociais dos empregados» e «práticas laborais no setor dos transportes rodoviários», que figuram, respetivamente, no considerando 17 e no artigo 1.º do Regulamento n.º 561/2006, bem como a expressão «no contexto da atividade que exerce», constante do artigo 4.º, alínea c), do mesmo, permitem considerar que este regulamento não é aplicável a quem, como D. Lundberg, não exerce a profissão de condutor de veículos pesados e não presta serviços de transporte, mas que, no caso vertente, transportava por conta própria, unicamente no âmbito da sua atividade de lazer, o seu próprio automóvel de desporto, que conduzia na qualidade de piloto amador de rali, efetuando assim um transporte como o descrito no n.º 15 do presente acórdão.

30 Em terceiro lugar, para efeitos da interpretação da derrogação prevista no artigo 3.º, alínea h), do Regulamento n.º 561/2006, importa recordar não só a finalidade desta derrogação mas também os objetivos prosseguidos por este regulamento.

31 No que se refere, por um lado, a estes últimos, basta recordar que o referido regulamento visa, como foi dito nos n.ºs 25 a 28 do presente acórdão, harmonizar as condições de concorrência do setor rodoviário e melhorar as condições de trabalho do pessoal deste setor bem como a segurança rodoviária (v., nomeadamente, acórdãos, já referidos, Goupil, n.º 10; Mrozek e Jäger, n.º 11; Raemdonck e Raemdonck-Janssens, n.º 22; e Seeger, n.º 34), objetivos que se traduzem, nomeadamente, na obrigação de, em princípio, equipar os veículos de transporte rodoviário com um tacógrafo autorizado, que permita controlar a observância dos tempos de condução e de descanso dos condutores.

32 No que diz respeito, por outro lado, à finalidade da derrogação do artigo 3.º, alínea h), do Regulamento n.º 561/2006, o legislador da União pretendeu excluir do âmbito de aplicação deste regulamento determinados veículos e determinados tipos de transporte efetuados através destes, pelo que o referido regulamento não é aplicável ao «transport[e] não comercia[l] de mercadorias» efetuado por meio de um veículo ou de um conjunto de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas. Por conseguinte, esta derrogação tem por finalidade não incluir no âmbito de aplicação do referido regulamento os transportes de mercadorias efetuados por particulares, fora de qualquer atividade profissional ou comercial.

33 Atendendo aos objetivos recordados, há que concluir que não é conforme com estes objetivos a interpretação do artigo 3.º, alínea h), do Regulamento n.º 561/2006 no sentido de que esta disposição não abrange um transporte como o descrito no n.º 29 do presente acórdão.

34 Com efeito, tal interpretação, ao alargar o âmbito de aplicação do referido regulamento a uma categoria de condutores que efetuem transportes para fins privados e de lazer, é suscetível de pôr em causa o efeito útil da derrogação prevista no artigo 3.º, alínea h), deste regulamento.

35 Além disso, importa notar que um transporte como o descrito no n.º 29 do presente acórdão não afeta a concorrência no setor do transporte rodoviário, na medida em que um condutor como o que está em causa no processo principal é um condutor particular e não um condutor profissional.

36 Pela mesma razão, a referida interpretação não pode em caso algum ser contrária à realização do objetivo prosseguido pelo Regulamento n.º 561/2006, que consiste em melhorar as condições de trabalho no setor do transporte rodoviário.

37 Por fim, importa observar que, na medida em que transportes como o que está em causa no processo principal parecem ser relativamente raros, uma interpretação da derrogação em causa no sentido de que abrange o transporte de mercadorias efetuado por um particular no âmbito de uma atividade de lazer não deveria ter efeitos negativos significativos na segurança rodoviária.

38 Importa acrescentar que, à luz de tal interpretação, o facto de não ser paga nenhuma remuneração pelo transporte em si e a importância dos contributos recebidos, nomeadamente face ao orçamento consagrado à referida atividade de lazer, não têm incidência na apreciação do conceito de «transport[e] não comercia[l] de mercadorias».

39 Atendendo ao que precede, há que responder às questões submetidas que o conceito de «transport[e] não comercia[l] de mercadorias», que figura no artigo 3.º, alínea h), do Regulamento n.º 561/2006, deve ser interpretado no sentido de que abrange o transporte de mercadorias efetuado por um particular, por conta própria e unicamente no âmbito de uma atividade de lazer, quando esta for parcialmente financiada por meio de contributos de terceiros e esse transporte não der lugar a remuneração.

Quanto às despesas

40 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 (Sexta Secção) declara:

O conceito de «transport[e] não comercia[l] de mercadorias», que figura no artigo 3.º, alínea h), do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e [CE] n.º 2135/98 do

Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, deve ser interpretado no sentido de que abrange o transporte de mercadorias efetuado por um particular, por conta própria e unicamente no âmbito de uma atividade de lazer, quando esta for parcialmente financiada por meio de contributos de terceiros e esse transporte não der lugar a remuneração.

Assinaturas