Coletânea da Jurisprudência

DESPACHO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

21 de junho de 2016*

«Reenvio prejudicial — Artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça — Artigo 101.º TFUE — Transporte rodoviário — Preço dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem não podendo ser inferior aos custos mínimos de exploração — Concorrência — Fixação dos custos pelo Ministério das Infraestruturas e dos Transportes»

No processo C-121/16,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Tribunale di Cagliari (Tribunal de Cagliari, Itália), por decisão de 28 de outubro de 2015, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 29 de fevereiro de 2016, no processo

Salumificio Murru SpA

contra

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: D. Šváby (relator), presidente de secção, J. Malenovský e M. Vilaras, juízes,

advogado-geral: M. Szpunar,

secretário: A. Calot Escobar,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de decidir por despacho fundamentado, nos termos do artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça,

profere o presente

Despacho

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 101.º TFUE, lido em conjugação com o artigo 4.º, n.º 3, TUE.

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Salumificio Murru SpA à Autotrasporti di Marongiu Remigio, a respeito do pagamento de uma soma correspondente à diferença entre o montante efetivamente pago a título de diversas operações de transporte e o montante devido em conformidade com uma regulamentação nacional que fixa o preço dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem.

* Língua do processo: italiano.

Quadro jurídico

3 A Lei n.º 32, de 1 de março de 2005, que delega competência no Governo para a revisão da regulamentação do setor do transporte rodoviário de pessoas e mercadorias (GURI n.º 57, de 10 de março de 2005, p. 5), visa, designadamente, proceder a uma liberalização regulada e substituir o anterior sistema de tarifas obrigatórias escalonadas por um sistema baseado na livre negociação dos preços pelos serviços de transporte rodoviário.

4 No âmbito da delegação prevista pela Lei n.º 32, de 1 de março de 2005, o Governo italiano aprovou diversos decretos legislativos, entre os quais o Decreto Legislativo n.º 284, de 21 de novembro de 2005 (suplemento da GURI n.º 6, de 9 de janeiro de 2006), que instituiu a Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Conselho Geral para o transporte rodoviário e a logística, Itália), uma instituição com funções de assessoria, e, como órgão da mesma, o Osservatorio sulle attività di autotrasporto (Observatório do transporte rodoviário, Itália, a seguir «Observatório»), composto por dez membros escolhidos pelo presidente do Conselho Geral, que exerce, designadamente, funções de monitorização do cumprimento das disposições em matéria de segurança rodoviária e de segurança social e procede à atualização dos usos e costumes aplicáveis aos contratos de transporte rodoviário de mercadorias celebrados verbalmente.

5 Posteriormente, o artigo 83.º-A do Decreto-Lei n.º 112, de 25 de junho de 2008 (a seguir «Decreto-Lei n.º 112/2008»), reduziu o alcance da liberalização tarifária introduzida pelo Decreto Legislativo n.º 286, de 21 de novembro de 2005, ao prever, no que respeita aos contratos celebrados verbalmente, que a remuneração devida pelo cliente não pode ser inferior aos custos mínimos de exploração, cuja fixação é pedida ao Observatório e que incluem o custo médio do combustível por quilómetro percorrido, para os diferentes tipos de veículos, fixado mensalmente e a quota, expressa em percentagem, dos custos de exploração da empresa de transporte rodoviário por conta de outrem, representada pelos custos de combustível, fixada semestralmente.

6 O artigo 83.º-A, n.º 10, do Decreto-Lei n.º 112/2008 previa que, «[e]nquanto não estiverem disponíveis as decisões previstas nos n.ºs 1 e 2 [que regulavam a atividade do Observatório], o Ministério das Infraestruturas e dos Transportes elabora, para os diferentes tipos de veículos e em função da quilometragem percorrida, os índices do custo do combustível por quilómetro e a respetiva proporção na base de dados de que dispõe e nas informações mensais do Ministério do Desenvolvimento Económico sobre o preço médio do gasóleo rodoviário, após consulta das associações mais representativas dos transportadores e dos clientes».

7 Nos termos do n.º 11 deste artigo 83.º-A, «[o] disposto nos n.ºs 3 e 10 do presente artigo é aplicável às variações do custo do gasóleo rodoviário a partir de 1 de janeiro de 2009 ou da última adaptação efetuada a partir dessa data».

8 Em consequência, o Ministério das Infraestruturas e dos Transportes publicou mensalmente, a partir de junho de 2009, os dados relativos ao custo médio do combustível até à publicação, em 2 de novembro de 2011, das tabelas elaboradas pelo Observatório, constituído em julho de 2010.

9 O artigo 1.º, n.º 248, da Lei n.º 190/2014, entrada em vigor em 1 de janeiro de 2015, alterou o artigo 83.º-A do Decreto-Lei n.º 112/2008, pelo que a determinação da remuneração passou a depender da autonomia das partes. No entanto, este último artigo, conforme alterado pela Lei n.º 190/2014, não é aplicável, *ratione temporis*, ao litígio do processo principal.

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

10 A Salumificio Murru recebeu uma injunção para pagamento da soma de 37 136,27 euros, acrescida de juros de mora, custas e honorários, à empresa Autotrasporti di Marongiu Remigio, a título de pagamento do preço relativo a transportes efetuados por esta em razão de um acordo verbal concluído com a primeira e, em particular, para pagamento da diferença entre o montante pago e o montante devido em conformidade com o artigo 83.º-A, n.os 6 a 9, do Decreto-Lei n.º 112/2008.

11 A Salumificio Murru deduziu oposição a esta injunção, alegando, nomeadamente, a inconstitucionalidade daquela disposição e a sua incompatibilidade com o direito da União. A Autotrasporti di Marongiu Remigio requereu que a oposição fosse julgada improcedente.

12 Neste contexto, o tribunal de reenvio salienta que, por acórdão de 4 de setembro de 2014, API e o. (C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147), o Tribunal de Justiça decidiu que o artigo 101.º TFUE, lido em conjugação com o artigo 4.º, n.º 3, TUE, deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional, como a que está em causa nos processos principais, ao abrigo da qual o preço dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem não pode ser inferior aos custos mínimos de exploração, fixados por um organismo composto principalmente por representantes dos operadores económicos em causa.

13 Todavia, o tribunal de reenvio sublinha que, por ocasião da prolação deste acórdão, o Tribunal de Justiça apreciou uma situação diferente da que tem de conhecer neste momento.

14 Segundo o tribunal de reenvio, naquele processo estavam em causa os custos mínimos de exploração fixados pelo Observatório, um organismo composto principalmente por representantes dos operadores económicos, enquanto, no processo principal, estão em causa os custos mínimos fixados pelo Ministério das Infraestruturas e dos Transportes. Deste modo, considera que a jurisprudência do acórdão de 4 de setembro de 2014, API e o. (C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147) não pode ser transposta para a regulamentação em causa no processo principal.

15 Perante as considerações tecidas nos n.os 50 a 57 do acórdão de 4 de setembro de 2014, API e o. (C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147), o tribunal de reenvio interroga-se, no entanto, sobre se essa regulamentação não é contrária à obrigação imposta aos Estados-Membros de não tomar ou de não manter em vigor medidas que, mesmo que de natureza legislativa ou regulamentar, possam impedir o efeito útil das regras de concorrência aplicáveis às empresas.

16 Foi nestas condições que o Tribunale di Cagliari (Tribunal de Cagliari, Itália) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o artigo 101.º TFUE, lido em conjugação com o artigo 4.º, n.º 3, TUE, ser interpretado no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional, como a prevista no artigo 83.º-A, do Decreto-Lei n.º 112/2008, na medida em que dispõe que o preço dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem não pode ser inferior aos custos mínimos de exploração estabelecidos pelo Ministério das Infraestruturas e dos Transportes e não é deixado à livre determinação dos contratantes?

2) Tendo em conta a qualidade de autoridade pública do Ministério das Infraestruturas e dos Transportes, podem as regras de concorrência no mercado interno ser restringidas pela regulamentação nacional com o intuito de prosseguir o objetivo de proteção da segurança rodoviária?»

Quanto às questões prejudiciais

17 Nos termos do artigo 99.º do Regulamento de Processo, quando uma questão submetida a título prejudicial for idêntica a uma questão sobre a qual o Tribunal de Justiça já se tenha pronunciado, quando a resposta a essa questão possa ser claramente deduzida da jurisprudência ou quando a resposta à questão submetida a título prejudicial não suscite nenhuma dúvida razoável, o Tribunal de Justiça pode, a qualquer momento, mediante proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, decidir pronunciar-se por meio de despacho fundamentado.

18 Esta disposição deve ser aplicada no âmbito do presente reenvio prejudicial.

19 Através das suas questões, que há que analisar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 101.º TFUE, lido em conjugação com o artigo 4.º, n.º 3, TUE, deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional, como a que está em causa no processo principal, ao abrigo da qual o preço dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem não pode ser inferior aos custos mínimos de exploração, fixados por uma entidade administrativa nacional.

20 Como resulta de jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, embora seja verdade que o artigo 101.º TFUE apenas diz respeito ao comportamento das empresas e que não visa medidas legislativas ou regulamentares que emanam dos Estados-Membros, não é menos certo que este artigo, lido em conjugação com o artigo 4.º, n.º 3, TUE, que institui um dever de cooperação entre a União Europeia e os Estados-Membros, impõe a estes que não tomem nem mantenham em vigor medidas, mesmo de natureza legislativa ou regulamentar, suscetíveis de eliminar o efeito útil das regras de concorrência aplicáveis às empresas (acórdão de 4 de setembro de 2014, API e o., C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147, n.º 28 e jurisprudência referida).

21 Existe violação do artigo 101.º TFUE, lido em conjugação com o artigo 4.º, n.º 3, TUE, quando um Estado-Membro impõe ou favorece a celebração de acordos contrários ao artigo 101.º TFUE ou reforça os seus efeitos, ou retira à sua própria regulamentação o caráter estatal, delegando em operadores privados a responsabilidade de tomar decisões de intervenção de interesse económico (acórdão de 4 de setembro de 2014, API e o., C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147, n.º 29 e jurisprudência referida).

22 No caso vertente, é pacífico que os custos mínimos a que se refere o artigo 83.º-A do Decreto-Lei n.º 112/2008 são fixados pelo Ministério das Infraestruturas e dos Transportes depois de ouvidas as associações mais representativas dos transportadores e dos clientes.

23 Tendo em consideração estas modalidades de fixação, é manifesto que o Estado-Membro não retirou, de forma nenhuma, à sua própria regulamentação o caráter estatal quando delegou em operadores privados a responsabilidade de tomar decisões de intervenção de interesse económico.

24 Esta conclusão não é posta em causa pelo facto de os custos mínimos a que se refere o artigo 83.º-A do Decreto-Lei n.º 112/2008 serem fixados depois de ouvidas as associações mais representativas dos transportadores e dos clientes (v., neste sentido, acórdão de 4 de setembro de 2014, API e o., C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147, n.º 30 e jurisprudência referida).

25 Pelos mesmos motivos relacionados com as modalidades de fixação, pelo Ministério das Infraestruturas e dos Transportes, dos custos mínimos a que se refere o artigo 83.º-A do Decreto-Lei n.º 112/2008, não se pode considerar que uma regulamentação como a que está em causa no processo principal permita concluir pela existência de um acordo entre empresas, na aceção do artigo 101.º TFUE, cuja celebração os poderes públicos tenham imposto ou favorecido ou cujos efeitos tenham reforçado.

26 Neste sentido, a situação em causa no processo principal distingue-se da que foi analisada no processo que deu origem ao acórdão de 4 de setembro de 2014, API e o. (C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147), em cujo n.º 41 o Tribunal de Justiça considerou que o Observatório devia ser considerado uma associação de empresas na aceção do artigo 101.º TFUE quando adota decisões que fixam os custos mínimos de exploração para o transporte rodoviário.

27 Por este motivo, no caso vertente, não há que apreciar se uma regulamentação como a que está em causa no processo principal impõe restrições de concorrência efetivamente necessárias para garantir a execução de objetivos legítimos.

28 Vistas as considerações precedentes, importa responder à questão submetida que o artigo 101.º TFUE, lido em conjugação com o artigo 4.º, n.º 3, TUE, deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a uma regulamentação nacional, como a que está em causa no processo principal, ao abrigo da qual o preço dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem não pode ser inferior aos custos mínimos de exploração, fixados por uma entidade administrativa nacional.

Quanto às despesas

29 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.

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

O artigo 101.º TFUE, lido em conjugação com o artigo 4.º, n.º 3, TUE, deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a uma regulamentação nacional, como a que está em causa no processo principal, ao abrigo da qual o preço dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem não pode ser inferior aos custos mínimos de exploração, fixados por uma entidade administrativa nacional.

Assinaturas