Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

13 de fevereiro de 2014*

«Reenvio prejudicial — Artigos 49.° TFUE, 101.° TFUE e 102.° TFUE — Atividade de aluguer de veículos com motorista — Situação puramente interna — Competência do Tribunal de Justiça — Pressupostos de admissibilidade»

Nos processos apensos C-419/12 e C-420/12,

que têm por objeto pedidos de decisão prejudicial apresentados, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Itália), por decisões de 20 de junho de 2012, que deram entrada no Tribunal de Justiça em 14 de setembro de 2012, nos processos

Crono Service scarl e o. (C-419/12),

Anitrav — Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori (C-420/12)

contra

Roma Capitale,

Regione Lazio (C-420/12),

sendo intervenientes:

UGL Taxi — Unione Generale del Lavoro Taxi e o.,

Codacons — Coordinamento delle associazioni per la tutela dell'ambiente e dei diritti degli utenti e consumatori (C-420/12),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: M. Ilešič, presidente de secção, C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh (relator), C. Toader e E. Jarašiūnas, juízes,

advogado-geral: J. Kokott,

secretário: A. Impellizzeri, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 19 de junho de 2013,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Crono Service scarl e o., por P. Troianiello, avvocato,

* Língua do processo: italiano.

— em representação da Anitrav — Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori, por M. Piancatelli e V. Porro, avvocati,

— em representação de Roma Capitale, por R. Rocchi e A. Rizzo, avvocati,

— em representação da UGL Taxi — Unione Generale del Lavoro Taxi e o., por N. Moravia e M. Giustiniani, avvocati,

— em representação da Comissão Europeia, por F. Moro e J. Hottiaux, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões da advogado-geral na audiência de 26 de setembro de 2013,

profere o presente

Acórdão

1 Os pedidos de decisão prejudicial têm por objeto a interpretação dos artigos 3.° TUE, 3.° TFUE a 6.° TFUE, 49.° TFUE, 101.° TFUE e 102.° TFUE.

2 Estes pedidos foram apresentados no âmbito de dois litígios que opõem, por um lado, a Crono Service scarl e cento e onze outros recorrentes à Roma Capitale, e, por outro lado, a Anitrav — Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori à Roma Capitale e à Regione Lazio, a respeito da regulamentação do exercício da atividade de aluguer de veículos com motorista («noleggio con conducente», a seguir «aluguer de veículos com motorista»).

Direito italiano

Legislação nacional

3 O artigo 1.º da Lei n.º 21, de 15 de janeiro de 1992, que aprova a Lei-Quadro do transporte de passageiros por serviços públicos de transporte automóvel não regular (GURI n.º 18, de 23 de janeiro de 1992), conforme alterada pelo Decreto-Lei n.º 207, de 30 de dezembro de 2008 (GURI n.º 304, de 31 de dezembro de 2008), convertido em lei, após alteração, pela Lei n.º 14, de 27 de fevereiro de 2009 (suplemento ordinário à GURI n.º 49, de 28 de fevereiro de 2009, a seguir «Lei n.º 21/1992»), define os «serviços públicos de transporte não regular» como «aqueles que procedem ao transporte coletivo ou individual de passageiros, tendo por função completar e reforçar os transportes públicos regulares».

4 O artigo 3.º da Lei 21/1992 dispõe:

«1. O serviço de aluguer de veículos […] com motorista destina-se a utilizadores específicos que solicitam, na garagem do transportador, um serviço para um determinado período e/ou trajeto».

2. O estacionamento dos veículos em questão deve ser efetuado na garagem […]

3. A sede e a garagem do transportador devem estar localizadas exclusivamente no território do município que emitiu a autorização.»

5 O artigo 4.º desta lei dispõe que «as regiões, após definição dos critérios que os municípios devem respeitar na redação do respetivo regulamento da atividade dos serviços públicos de transporte não regular, delegam nas autarquias locais o desempenho das funções administrativas de execução […] para obter uma visão global do transporte público não regular que se integre nos outros modos de transporte, no quadro da programação económica e territorial» e que «no respeito da regulamentação

regional, as autarquias locais, às quais é delegado o exercício das funções administrativas […], regulam a atividade de serviço público de transporte não regular através de regulamentos específicos, designadamente uniformizados ao nível regional com vista a uma melhor racionalização e eficácia».

6 O artigo 5.º, n.º 1, da referida lei prevê:

«Os municípios, ao adotarem os regulamentos da atividade dos serviços públicos de transporte não regular, definem:

a) o número e o tipo de veículos […] a afetar a cada serviço;

[…]

d) os critérios e as condições para efeitos da emissão da licença para a prestação de serviços de táxi e da autorização para a prestação de serviços de aluguer de veículos […] com motorista.»

7 O artigo 5.º-A da Lei n.º 21/1992, sob a epígrafe «Acesso ao território de outros municípios», permite que os municípios regulem o acesso dos titulares de autorizações emitidas por outros municípios ao seu território ou especialmente às suas zonas de tráfego limitado («Zone a traffico limitato», a seguir «ZTL»), «mediante comunicação prévia e na medida em que declarem, sob sua responsabilidade, respeitar e serem titulares dos requisitos de funcionamento previstos pela presente lei e que transmitam os dados relativos ao serviço objeto da comunicação e/ou do pagamento de uma tarifa de acesso».

8 Nos termos do artigo 8.º da Lei n.º 21/1992:

«1. A licença para efeitos da prestação de serviços de táxi e a autorização para efeitos do serviço de aluguer de veículos […] com motorista são emitidas pelo município, mediante concurso público, aos proprietários de um veículo […] ou que disponham do mesmo através de locação financeira; estas pessoas podem assegurar a gestão da mesma individualmente ou em associação.

2. A licença ou a autorização reporta-se a um único veículo […]. Uma mesma pessoa pode […] acumular diversas autorizações para efeitos da prestação de serviços de aluguer de veículos com motorista […].

3. Para obter e manter a autorização para a prestação de serviços de aluguer de veículos com motorista, é obrigatório dispor, em conformidade com um título jurídico válido, de uma sede, de uma garagem […] situadas no território do município que emitiu a autorização.»

9 O artigo 11.º, n.º 4, da Lei n.º 21/1992 dispõe:

«As marcações de transporte para o serviço de aluguer de veículos com motorista são efetuadas nas respetivas garagens. O início e o termo de cada serviço de aluguer de veículos com motorista devem ter lugar na garagem localizada no município que emitiu a autorização, com regresso à mesma, enquanto a recolha e a chegada ao destino do utente podem também ter lugar no território de outros municípios.»

Legislação regional do Lácio

10 O artigo 5.º da Lei regional do Lácio n.º 58, de 26 de outubro de 1993, relativa às disposições para o exercício da atividade de transporte público não regular e às regras relativas às funções dos motoristas dos serviços públicos de transporte não regular, referidas no artigo 6.º da Lei n.º 21/1992 (*Bollettino ufficiale della Regione Lazio* n.º 31, de 10 de novembro de 1993), na redação dada pelo artigo 58.º da

Lei regional do Lácio n.º 27, de 28 de dezembro de 2006 (suplemento ordinário n.º 5 ao *Bollettino ufficiale della Regione Lazio* n.º 36, de 30 de dezembro de 2006, a seguir «Lei regional n.º 58/1993»), dispõe:

«O serviço de aluguer de veículos com motorista destina-se a utentes específicos que solicitam, na sede do transportador, um serviço para um determinado período ou viagem. A recolha do utente ou o início do serviço são efetuados com partida do território do município que emitiu a autorização. O serviço é efetuado para qualquer destino. O estacionamento dos meios de transporte é efetuado nas garagens.»

11 O artigo 10.º da Lei regional n.º 58/1993, sob a epígrafe «Obrigações dos titulares de licença para a prestação de serviço de táxi e de autorização para a prestação de serviço de aluguer de veículos com motorista», dispõe, no n.º 2:

«Sem prejuízo do disposto […], a recolha do utente e o início do serviço ocorrem exclusivamente no território do município que emitiu a licença ou a autorização e são efetuados para qualquer destino, mediante aprovação prévia do motorista para os destinos fora do território municipal.»

12 O artigo 13.º-A da referida lei regional estabeleceu os critérios a respeitar para o cálculo do número de licenças de táxi e de autorizações para o serviço de aluguer de veículos com motorista num determinado território. Segundo esta disposição:

«1. A região estabelece os critérios que os municípios devem respeitar para calcular as necessidades locais dos serviços de táxi e de aluguer de veículos [...] com motorista, bem como para fixar, nos regulamentos referidos no artigo 14.º, o número de veículos [...] necessários à prestação dos serviços propriamente ditos.

2. Os critérios referidos no número anterior tomam em consideração, designadamente: a) a população residente; b) a dimensão do território; c) a intensidade dos fluxos turísticos; d) a existência de casas de saúde, de casas de repouso, de polos geradores de mobilidade; e) a oferta de outros serviços públicos de transporte; f) o número de licenças e de autorizações emitidas.

3. A província desempenha as funções referidas no n.º 1 após consulta, numa fase de instrução específica, dos municípios e dos representantes das categorias profissionais abrangidas.

[…]»

13 O artigo 17.º da Lei regional n.º 58/1993 determina os requisitos impostos para a inscrição no registo provincial dos motoristas. O n.º 1, alínea a), deste artigo indica que, para se inscrever, é necessário «ser nacional italiano ou de outro país da Comunidade Económica Europeia».

Regulamentação municipal de Roma

14 Pela Deliberação n.º 68 do Conselho Municipal de Roma, de 8 e 9 de novembro de 2011, que aprova o texto revisto do Regulamento relativo aos serviços não regulares de transporte público de passageiros, o Município de Roma adotou o Regulamento dos serviços não regulares de transporte público de passageiros (a seguir «Regolamento capitolino»).

15 O artigo 8.º, n.º 3, deste regulamento dispõe designadamente que, para o serviço de aluguer de veículos com motorista, «a recolha do utente ou o início do serviço são efetuados com partida no território do município que emitiu a autorização, para qualquer destino, em conformidade com as obrigações previstas pelo artigo 11.º, n.ºs 3 e 4, da Lei n.º [21/1992]».

16 O artigo 9.º, n.º 2, do referido regulamento exige, para o exercício da atividade de aluguer de veículos com motorista, a disponibilidade, no território do município, de uma garagem que seja adequada para o estacionamento dos veículos de serviço.

17 O artigo 29.º, n.º 1, do Regolamento capitolino prevê que «o estacionamento dos veículos [utilizados na atividade de aluguer de veículos com motorista] cuja autorização tenha sido emitida pelo Município de Roma é exclusivamente efetuado nas garagens indicadas na própria autorização, onde os veículos devem estar disponíveis para serem utilizados». O artigo 29.º, n.º 2, deste Regulamento prevê que «o acesso ao território de Roma Capitale […] e à ZTL é permitido» para os titulares de autorizações para o exercício da atividade de aluguer de veículos com motorista emitidas por outros municípios, desde que declarem, sob sua responsabilidade, «que respeitam» e «preenchem os requisitos de funcionamento» previstos pela Lei n.º 21/1992.

18 A este respeito, a Deliberação n.º 403 da Comissão Executiva do Município de Roma, de 14 de dezembro de 2011, estabelece o regime e os procedimentos aplicáveis à emissão das autorizações de acesso dos veículos utilizados para a atividade aluguer de veículos com motorista autorizados por outros municípios ao território Roma Capitale e às ZTL existentes no centro do mesmo território.

19 Por força de duas decisões publicadas, respetivamente, em 12 e em 22 de março de 2012, nos sítios Internet do Município de Roma e da Agenzia Roma Servizi per la Mobilità Srl, ambas entradas em vigor em 2 de abril de 2012, os operadores que exerçam a atividade de aluguer de veículos com motorista e que disponham de uma autorização emitida por um município distinto de Roma Capitale devem pagar cerca de 90 euros por ano para a autorização de acesso às ZTL deste município.

Litígios nos processos principais e questão prejudicial

20 Os processos principais são relativos a dois pedidos de anulação do Regolamento capitolino, da Deliberação n.º 403 da Comissão Executiva do Município de Roma, de 14 de dezembro de 2011, e das decisões de 12 e 22 de março de 2012, referidas no número 19 do presente acórdão.

21 Os recorrentes nos processos principais invocaram numerosos fundamentos de ilegalidade, tanto ao nível do direito italiano como do direito da União, resultantes da Lei n.º 21/1992 conforme aplicada em Roma Capitale pelos artigos 8.°, n.º 3, 9.°, n.º 2, e 29 do Regolamento capitolino.

22 Embora os recursos nos processos principais pareçam ter por objeto toda a regulamentação nacional referida no n.º 20 do presente acórdão, resulta dos autos de que o Tribunal de Justiça dispõe que, para efeitos dos pedidos de decisão prejudicial, são mais especificamente postos em causa no Tribunale amministrativo regionale per il Lazio os artigos 8.°, n.º 3, 9.°, n.º 2, e 29, n.ºs 1 e 2, do Regolamento capitolino «na medida em que fazem referência à aplicação do artigo 11.º, n.º 4, da Lei [n.º 21/1992]».

23 Para o órgão jurisdicional de reenvio, a regulamentação nacional em causa no processo principal, na medida em que prevê que a sede e a garagem do transportador devem estar localizadas exclusivamente no território do município que emitiu a autorização, que as marcações de transporte para o serviço de aluguer de veículos com motorista são efetuadas nas respetivas garagens e que o início e o termo de cada serviço devem ter lugar nas garagens localizadas no município que emitiu a autorização, com regresso às mesmas, enquanto a recolha e a chegada ao destino do utente podem também ter lugar no território de outros municípios, parece contrária ao artigo 49.º TFUE e aos «princípios comunitários em matéria de concorrência».

24 Nestas condições, o Tribunale amministrativo regionale per il Lazio decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais, redigidas em termos idênticos nos processos C-419/12 e C-420/12:

«Os artigos 49.° TFUE, 3.° TUE, [3.° TFUE a 6.° TFUE], 101.° [TFUE] e 102.° TFUE opõem-se à aplicação dos artigos 3.°, n.º 3, 8.°, n.º 3, e 11.° da Lei [n.º 21/1992], na parte em que dispõem, respetivamente, que '[a] sede e a garagem do transportador devem estar localizadas exclusivamente no território do município que emitiu a autorização', que '[p]ara obter e manter a autorização para a atividade de aluguer de [veículos] com motorista é obrigatório dispor, com base num título jurídico válido, de uma sede, de uma garagem ou de um local de paragem situados no território do município que emitiu a autorização' e que '[a]s marcações de transporte para o serviço de aluguer de [veículos] com motorista são efetuadas nas respetivas garagens. O início e o termo de cada serviço de aluguer de [veículos] com motorista devem ter lugar nas garagens, localizadas no município que emitiu a autorização, com regresso à mesma, enquanto a recolha e a chegada ao destino do utente podem também ter lugar no território de outros municípios'?»

25 Por despacho do presidente do Tribunal de Justiça de 5 de novembro de 2012, os processos C-419/12 e C-420/12 foram apensados para efeitos da fase escrita e oral, bem como do acórdão.

Quanto aos pedidos de decisão prejudicial

26 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se diversas disposições do direito da União se opõem a certas condições impostas por regulamentação nacional, regional e municipal relativa à autorização e ao exercício da atividade de aluguer de veículos com motorista no Município de Roma.

27 Tendo em conta a redação da questão submetida, importa desde já recordar que, no âmbito do artigo 267.º TFUE, o Tribunal de Justiça não se pode pronunciar sobre a interpretação de disposições legislativas ou regulamentares nacionais nem sobre a conformidade de tais disposições com o direito da União (v., designadamente, acórdãos de 18 de novembro de 1999, Teckal, C-107/98, Colet., p. I-8121, n.º 33, e de 23 de março de 2006, Enirisorse, C-237/04, Colet., p. I-2843, n.º 24 e jurisprudência aí referida).

28 Assim, segundo jurisprudência constante, perante questões formuladas de maneira inadequada ou que ultrapassem o âmbito das funções que são atribuídas ao Tribunal de Justiça pelo artigo 267.º TFUE, compete-lhe extrair do conjunto dos elementos fornecidos pelo órgão jurisdicional nacional, nomeadamente da fundamentação da decisão de reenvio, os elementos de direito da União que requerem uma interpretação, tendo em conta o objeto do litígio (v., designadamente, acórdão de 11 de março de 2010, Attanasio Group, C-384/08, Colet., p. I-2055, n.º 18 e jurisprudência aí referida). Nesta ótica, compete ao Tribunal de Justiça, se necessário, reformular as questões que lhe foram submetidas (v., designadamente, acórdãos Attanasio Group, já referido, n.º 19; de 14 de outubro de 2010, Fuß, C-243/09, Colet., p. I-9849, n.º 39 e jurisprudência aí referida; e de 4 de outubro de 2012, Byankov, C-249/11, n.º 57 e jurisprudência aí referida).

29 Em aplicação desta jurisprudência, pode admitir-se que, ainda que, pela sua redação, a questão apresentada pareça procurar uma aplicação direta do direito da União aos litígios nos processos principais, na realidade, o órgão jurisdicional de reenvio visa uma interpretação desse direito para os efeitos destes litígios.

30 Nestas condições, há que compreender a questão submetida no sentido de que visa, no essencial, saber se o artigo 49.º TFUE ou as regras da União em matéria de concorrência devem ser interpretados no sentido de que se opõem a regulamentações, como as que são objeto dos processos principais, na medida em que estas impõem, quanto à atividade de aluguer de veículos com motorista, as obrigações expostas por esta questão.

31 A este propósito, no que respeita, em primeiro lugar, às regras da União em matéria de concorrência, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, a necessidade de se obter uma interpretação do direito da União que seja útil ao órgão jurisdicional nacional exige que este defina o quadro factual e legal em que se inscrevem as questões que submete ou que, pelo menos, explique as hipóteses factuais em que assentam estas questões. Estas exigências são particularmente válidas no domínio da concorrência, que se caracteriza por situações de facto e de direito complexas (v., designadamente, acórdãos Attanasio Group, já referido, n.º 32 e jurisprudência aí referida, e de 10 de maio de 2012, Duomo Gpa e o., C-357/10 a C-359/10, n.º 22).

32 Ora, no caso em apreço, as decisões de reenvio não fornecem ao Tribunal de Justiça os elementos de facto e de direito que lhe permitam determinar as condições em que regulamentações como as que estão em causa nos processos principais se poderiam enquadrar nas disposições do direito da União em matéria de concorrência. Em particular, as referidas decisões não fornecem explicações relativamente ao nexo que estabelecem entre essas disposições e os litígios nos processos principais ou o seu objeto.

33 Nestas condições, na medida em que visa uma interpretação das regras da União em matéria de concorrência, a questão submetida deve ser declarada inadmissível (v., por analogia, designadamente, acórdãos Duomo Gpa e o., já referido, n.º 24, e, desta mesma data, Airport Shuttle Express e o., C-162/12 e C-163/12, n.ºs 37 a 42).

34 No que respeita, em segundo lugar, ao artigo 49.º TFUE, é facto assente que todos os elementos dos litígios nos processos principais estão confinados ao interior de um único Estado-Membro. Por conseguinte, há que verificar se, nos presentes processos, o Tribunal de Justiça é competente para se pronunciar sobre esta disposição (v., por analogia, designadamente, acórdãos de 31 de janeiro de 2008, Centro Europa 7, C-380/05, Colet., p. I-349, n.º 64; de 22 de dezembro de 2010, Omalet, C-245/09, Colet., p. I-13771, n.ºs 9 e 10; e Duomo Gpa e o., já referido, n.º 25).

35 Com efeito, regulamentações como as que estão em causa nos processos principais, que, de acordo com a sua letra, são indistintamente aplicáveis aos operadores estabelecidos no território da República Italiana e aos operadores estabelecidos em outros Estados-Membros, regra geral, só podem ser abrangidas pelas disposições relativas às liberdades fundamentais garantidas pelo Tratado FUE na medida em que sejam aplicáveis a situações que tenham um nexo com as trocas comerciais entre os Estados-Membros (v., neste sentido, designadamente, acórdãos de 7 de maio de 1997, Pistre e o., C-321/94 a C-324/94, Colet., p. I-2343, n.º 45; de 5 de dezembro de 2000, Guimont, C-448/98, Colet., p. I-10663, n.º 21; e Duomo Gpa e o., já referido, n.º 26 e jurisprudência aí referida).

36 No que respeita, mais especificamente, ao artigo 49.º TFUE, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que esta disposição não pode ser aplicada a atividades que não apresentem nenhuma conexão com uma das situações previstas pelo direito da União e cujos elementos pertinentes se situam, na sua totalidade, no interior de um só Estado-Membro (v., neste sentido, designadamente, acórdãos de 8 de dezembro de 1987, Gauchard, 20/87, Colet., p. 4879, n.º 12; de 20 de abril de 1988, Bekaert, 204/87, Colet., p. 2029, n.º 12; de 1 de abril de 2008, Gouvernement de la Communauté française e gouvernement wallon, C-212/06, Colet., p. I-1683, n.º 33; e de 21 de junho de 2012, Susisalo e o., C-84/11, n.º 18 e jurisprudência aí referida).

37 No caso vertente, dado que os litígios nos processos principais têm caráter local e que os factos nos processos principais estão confinados ao interior de um só Estado-Membro, os efeitos transfronteiriços das regulamentações em causa nos processos principais não se podem presumir. Ora, nada nas decisões de reenvio deixa entender que os litígios nos processos principais tenham qualquer interesse transfronteiriço ou conexão com uma das situações previstas pelo direito da União. Em particular, o órgão jurisdicional de reenvio não explicou de que modo as regulamentações em causa nos processos principais se podiam opor ao exercício, pelos operadores nacionais dos Estados-Membros da União distintos da República Italiana, da liberdade de estabelecimento prevista no artigo 49.º TFUE.

38 É certo que decorre de uma jurisprudência resultante do acórdão Guimont, já referido, que, mesmo em situação puramente interna, pode ser útil ao órgão jurisdicional de reenvio dar uma resposta a questões relativas às liberdades fundamentais do direito da União, nomeadamente na hipótese de o direito nacional o obrigar a conceder a um cidadão nacional direitos iguais àqueles que para um cidadão de outro Estado-Membro resultariam do direito da União na mesma situação (v., designadamente, acórdãos de 1 de julho de 2010, Sbarigia, C-393/08, Colet., p. I-6337, n.º 23, e Susisalo e o., já referido, n.º 20 e jurisprudência aí referida).

39 No caso em apreço, a hipótese evocada na jurisprudência referida no número anterior visa, no contexto dos litígios nos processos principais, os direitos que um cidadão de um Estado-Membro distinto da República Italiana poderia retirar do direito da União se se encontrasse na mesma situação que os recorrentes nos processos principais.

40 Ora, com os seus recursos no órgão jurisdicional de reenvio, os recorrentes nos processos principais parecem pretender obter acesso, em condições diferentes das que atualmente lhes são aplicadas, ou mesmo sem quaisquer condições, ao território de Roma Capitale, e, em particular, às ZTL situadas neste território, para aí exercerem a atividade de aluguer de veículos com motorista. No entanto, resulta das decisões de reenvio que esse acesso é pretendido não para exercer essa atividade de forma estável e continuada a partir deste território e ao abrigo de uma autorização para tal, mas de forma mais pontual e a partir de outros territórios, com base em autorizações concedidas por outros municípios sem, no entanto, ter a obrigação de respeitar todas as condições estabelecidas por estas últimas autorizações.

41 Assim, diversamente das situações na origem dos acórdãos como o acórdão Attanasio Group, já referido; de 1 de junho de 2010, Blanco Pérez e Chao Gómez (C-570/07 e C-571/07, Colet., p. I-4629), ou de 26 de setembro de 2013, Ottica New Line Di Vincenzo (C-539/11), a situação que deu lugar aos recursos nos processos principais enquadra-se não na liberdade de estabelecimento, mas, à primeira vista, na livre prestação de serviços.

42 No entanto, por força do artigo 58.º TFUE, em matéria de transportes, a livre prestação de serviços rege-se não pelo artigo 56.º TFUE, mas pelo título VI da parte III do Tratado FUE, relativo à política comum de transportes (v. acórdão de 22 de dezembro de 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, Colet., p. I-13927, n.ºs 29 e 30). Além disso, como recorda o órgão jurisdicional de reenvio, no essencial, as atividades de aluguer de veículos com motorista em causa nos processos principais não estão abrangidas pelo âmbito de aplicação das disposições adotadas, com fundamento no artigo 91.º, n.º 1, TFUE, a fim de liberalizar os serviços de transportes.

43 Por conseguinte, à luz das circunstâncias específicas dos litígios nos processos principais, uma eventual interpretação do artigo 49.º TFUE não tem nenhuma conexão com a realidade ou o objeto destes litígios (v., por analogia, acórdão Sbarigia, já referido, n.ºs 23, 24, 27 e 28). Ora, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, este não tem competência para responder a uma questão prejudicial em tais circunstâncias (v., neste sentido, designadamente, acórdãos de 15 de dezembro de 1995,

Bosman, C-415/93, Colet., p. I-4921, n.º 61; de 1 de outubro de 2009, Woningstichting Sint Servatius, C-567/07, Colet., p. I-9021, n.º 43; Omalet, já referido, n.º 11; e de 7 de junho de 2012, Vinkov, C-27/11, n.º 44).

44 Tendo em conta todas estas considerações, o Tribunal de Justiça não é competente para responder aos presentes pedidos de decisão prejudicial apresentados pelo Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Itália), na medida em que são relativos à interpretação do artigo 49.º TFUE. Na medida em que são relativos à interpretação de outras disposições do direito da União, os referidos pedidos devem ser julgados inadmissíveis.

Quanto às despesas

45 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, 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 (Terceira Secção) declara:

O Tribunal de Justiça da União Europeia não é competente para responder aos pedidos de decisão prejudicial apresentados pelo Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Itália), mediante decisões de 20 de junho de 2012, nos processos apensos C-419/12 e C-420/12, na medida em que são relativos à interpretação do artigo 49.º TFUE. Na medida em que são relativos à interpretação de outras disposições do direito da União, os referidos pedidos são inadmissíveis.

Assinaturas