CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. CARL OTTO LENZ

presentadas el 17 de marzo de 1987 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

La cuestión prejudicial planteada por el Tribunal de policía de Harelbeke en su resolución de 4 de junio de 1986 suscita las siguientes observaciones por nuestra parte.

1. 1. Estimamos que una interpretación de las disposiciones del Derecho comunitario mencionadas en la cuestión sólo es necesaria en tanto que a un vehículo autorizado para circular en Francia y amparado por las leyes francesas, que deba efectuar un transporte internacional con destino a Bélgica, se le impide circular por este país por no cumplir con las normas belgas relativas a la altura máxima autorizada. Efectivamente, tal era la situación fáctica en que se basaba el procedimiento principal. Por el contrario, no procede examinar en el caso de autos lo que ocurriría si hubiera habido que importar un vehículo de este tipo en Bélgica y la licencia de importación hubiera sido denegada por el mismo motivo. Aún cuando la Comisión haya formulado observaciones en este punto, tal examen no nos parece necesario.

2. 2. Hechas estas precisiones, hay que preguntarse en primer lugar sobre los elementos que pueden derivarse, a este respecto, de las disposiciones del Tratado relativas a la libre circulación de servicios. Es cierto que el Tribunal de remisión ha comenzado por la libre circulación de mercancías, pero, en lo que se refiere a la situación fáctica, nos parece más lógico examinar en primer lugar la cuestión bajo el ángulo de la circulación de servicios.

3. El artículo 61 del Tratado remite, en cuanto a la libre circulación de servicios en materia de transportes, a las disposiciones del «título relativo a los transportes». Por aquí es por donde hay que empezar.

4. Claramente, no procede referirse en el caso de autos al artículo 76, según el cual, hasta la adopción de las disposiciones a que se refiere el apartado 1 del artículo 75, ningún Estado miembro podrá hacer que las diferentes disposiciones que regulen esta materia a la entrada en vigor del presente Tratado produzcan efectos que, directa o indirectamente, desfavorezcan a los transportistas de los demás Estados miembros con respecto a los transportistas nacionales. Ello resulta principalmente del hecho de que en la época considerada en el procedimiento principal, a saber, en el mes de agosto de 1985, la Directiva del Consejo «relativa a los pesos, dimensiones y otras características técnicas de determinados vehículos de carretera» ya había sido adoptada, con arreglo, entre otros, al artículo 75 (esta Directiva, de fecha 19 de diciembre de 1984, fue publicada en el DO 1985, L 2, p. 14; EE 07/03, p. 228).

5. El artículo 3 de esta directiva —y ello nos parece especialmente importante— dispone:

«[...] Los Estados miembros no pueden rechazar o prohibir el uso en su territorio en tráfico internacional de vehículos matriculados o puestos en circulación en cualquier Estado miembro por razones relativas a los pesos y dimensiones, si dichos vehículos fueren conformes con los valores límites especificados en el anexo I [...]».

* Traducido del alemán.

6. La altura máxima indicada en el anexo I, punto 1.3, para todo vehículo es de cuatro metros. De entrada, pues, puede deducirse que los Estados miembros están facultados para rechazar los vehículos que sobrepasen la dimensión máxima antes mencionada.

7. No cabe olvidar —es cierto— que el artículo 7 de la Directiva no preveía —en lo que aquí nos interesa— la obligación de atenerse a la misma más que a partir del 1 de julio de 1986. Sin embargo, es evidente que dicha fecha constituye una fecha límite. Cada Estado miembro estaba, pues, en libertad para adoptar cuantas medidas de aplicación juzgase necesarias desde el momento de la entrada en vigor de la directiva. Ahora bien, puesto que en Bélgica el Derecho nacional ya se ajustaba a las disposiciones de la directiva, por lo que se refiere a la altura máxima, cabe, por ello, considerar que todas las medidas de aplicación de tal directiva ya habían sido adoptadas en dicho país.

8. La única conclusión posible es, pues, que las disposiciones especiales aplicables a los transportes (la intervención de disposiciones distintas a las aquí referidas queda, sin duda, excluida en el caso de autos) no aportan ningún elemento que pueda afectar a la validez de las disposiciones en cuestión del Derecho belga y a su aplicación a una situación que existía en el mes de agosto de 1985.

3. 9. Por lo que se refiere a las «disposiciones sobre la libre circulación de mercancías» que han sido invocadas por otro lado, nos parece necesario examinarlas, ya que el Juez nacional nos ha pedido expresamente que lo hagamos.

10. *a)* Estimamos, sin embargo, que no cabe referirse a ellas de una forma válida considerando que las disposiciones belgas que prohíben la *utilización momentánea* de ciertos vehículos extranjeros en Bélgica tendrían como efecto obstaculizar la circulación de mercancías, entre las cuales se hallan igualmente los medios de transporte. A este respecto, no tiene sentido investigar si el artículo 30 del Tratado se aplica efectivamente a la introducción no definitiva, únicamente provisional, de mercancías en otro Estado miembro.

11. *b)* En cualquier caso, cabe afirmar que en una situación semejante a la del procedimiento principal, en la que los vehículos no son más que un instrumento de una prestación de servicios, son las disposiciones relativas a este sector las que deben prevalecer. Si no se plantea ninguna duda del examen de éstas, no se puede recurrir, además, a las reglas aplicables a la circulación de mercancías.

12. *c)* Por consiguiente, cabría considerar todo lo más una aplicación del artículo 30 con relación a un *atentado indirecto* a la libre circulación de mercancías, a saber, a la circulación de mercancías que deben transportarse en vehículos prohibidos en Bélgica. Sin embargo, parece en primer lugar muy dudoso que realmente se pueda considerar fundada una interpretación tan amplia del artículo 30 que englobe, así, los «obstáculos» del tipo considerado, puesto que, desde un punto de vista realista, la exclusión de *uno solo* de los modos de transporte disponibles en el país de partida de las mercancías puede difícilmente considerarse como una verdadera traba a la circulación de mercancías, con respecto al resto de las posibilidades existentes.

13. *d)* En cualquier caso, habría que tomar en cuenta —suponiendo que se estime que es factible la aplicación del artículo 30 a una situación similar a la del procedimiento principal— la eventualidad de una justificación según el artículo 36 (por razones de seguridad pública).

14. A este respecto, hay que admitir —y es útil, en este sentido, referirse igualmente a los considerandos de la directiva en cuestión, que destacan, entre otras, la idea de seguridad en la carretera— que los vehículos de altura superior a la autorizada quedan excluidos de la circulación en Bélgica por las particularidades de la red viaria, la

cual cuenta gran cantidad de obstáculos como son puentes, túneles, líneas eléctricas y otros, susceptibles de ocasionar accidentes graves con vehículos más altos.

15. Es interesante observar que incluso en los países en que se autoriza una altura superior, se exige expresamente, tal y como ha quedado expuesto en el procedimiento oral, una particular vigilancia de los usuarios de tales vehículos. Según lo que nos ha sido expuesto, ello resulta claramente de una disposición francesa.

16. *e)* Tampoco cabe contemplar seriamente el recurso a medidas menos radicales del estilo de la indicación de itinerarios de desviación para los vehículos de una altura excesiva o la instalación de paneles indicadores en los lugares críticos. Ello queda radicalmente excluido dado que no hay siempre posibilidades adecuadas de desviación y que, en tales itinerarios, aumentarían los riesgos de accidente por el hecho de no adaptarse a una circulación más densa de vehículos pesados. Hay que reconocer igualmente que los paneles indicadores podrían, en definitiva, no ser vistos y que, por tanto, no garantizan una seguridad suficiente.

17. *f)* La conclusión que se impone es que ninguna disposición relativa a la libre circulación de mercancías proporciona tampoco elementos susceptibles de oponerse a la aplicación de la normativa belga en cuestión en el litigio principal.

4. 18. El problema de la aplicación del artículo 85 del Tratado CEE, que ha sido mencionado por la resolución de remisión (pero que no aparece en la cuestión propiamente dicha) puede —caso que se estime necesario abordarlo— tratarse en algunas palabras. Se sabe que esta disposición fue invocada por el defensor del acusado, según el cual la normativa belga en cuestión tendría como efecto obstaculizar la competencia, principalmente en la medida en que beneficiará a las empresas de transportes belgas de la competencia, dado que las empresas francesas no podrían utilizar en Bélgica la mayor parte de su parque automovilístico.

19. *a)* Es de destacar en este punto que el artículo 85 no es aplicable —como es evidente— en una situación como la del procedimiento principal, dado que no se trata en forma alguna del comportamiento de empresas que tengan efecto sobre la competencia, sino de la apreciación de una normativa.

20. *b)* Tampoco se ve que pudiera reprocharse al Estado belga cualquier tipo de infracción del Derecho comunitario de competencia (con respecto —llegado el caso— al artículo 5 del Tratado). A decir verdad, no cabría hablar aquí de un verdadero obstáculo a la competencia, puesto que ésta existe —en todo caso— en el mercado belga de los transportes, ya sea entre las empresas belgas o, en la medida definida por la política común en materia de transportes, entre las empresas belgas y las empresas de transportes de otros Estados miembros, entre los cuales se halla Francia, siempre que estas últimas se atengan a las dimensiones máximas previstas. Por tanto, tampoco cabría alegar aquí el artículo 85 contra las disposiciones belgas en cuestión.

21. Por tanto, estimamos que nuestra respuesta a la cuestión planteada por el Tribunal de policía de Harelbeke no puede ser más que la siguiente:

«Las disposiciones de Derecho comunitario en materia de libre circulación de mercancías y de libre circulación de servicios (entre las que se halla el título relativo a los transportes) no pueden ser objeto de interpretación en el sentido de que los Estados miembros no están facultados para fijar una altura máxima a los vehículos tal como la que se menciona, por otro lado, en la Directiva del Consejo, de 19 de diciembre de 1984, y que les está prohibido excluir de la circulación por sus vías públicas los vehículos de otros Estados miembros que no se atienen al límite así fijado.»