CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL CARL OTTO LENZ apresentadas em 17 de Março de 1987 *

Senhor Presidente,
Senhores Juízes,

A questão prejudicial colocada pelo Tribunal de Polícia de Harelbek na sua decisão de 4 de Junho de 1986 sugere-nos as seguintes obervações:

1. 1. Consideramos que uma interpretação das disposições de direito comunitário mencionadas na questão só é necessária na medida em que um veículo autorizado a circular em França e em conformidade com as normas francesas, que devia efectuar um transporte internacional para a Bélgica, viu ser-lhe proibida a circulação neste país pelo facto de não respeitar normas belgas relativas à altura máxima autorizada. Tal foi, na realidade, a situação de facto que esteve na base do litígio no processo principal. Não cabe, em compensação, analisar, no caso em apreço, o que se passaria se tivesse sido considerada a importação de um veículo deste tipo para a Bélgica e se a autorização para importar tivesse sido recusada pela mesma razão. Se bem que a Comissão tenha feito comentários quanto a este aspecto, tal exame não nos parece necessário.

2. 2. Feitas estas apreciações cabe perguntar, antes de mais, quais os elementos que podem resultar a este propósito das disposições do Tratado relativas à livre prestação de serviços. O tribunal de reenvio começou, na verdade, pela livre circulação de mercadorias, mas parece-nos mais lógico, em face da situação de facto, examinar em primeiro lugar a questão na perspectiva da prestação de serviços.

3. O artigo 61.° do Tratado remete quanto à livre prestação de serviços em matéria de transportes para as disposições constantes do «título relativo aos transportes». É, portanto, por aí que devemos começar.

4. Não há manifestamente lugar no caso em apreço a uma referência ao artigo 76.°, segundo o qual, enquanto não forem adoptadas as disposições referidas no n.° 1 do artigo 75.°, nenhum dos Estados-membros pode alterar as diversas disposições que regulem a matéria à data da entrada em vigor do presente Tratado, de modo que elas, nos seus efeitos directos ou indirectos, se tornem para os transportadores dos restantes Estados-membros, menos favoráveis do que para os transportadores nacionais. Tal resulta principalmente do facto de na altura considerada no processo principal, ou seja, Agosto de 1985, a directiva do Conselho «relativa aos pesos, às dimensões e a certas outras características técnicas de certos veículos rodoviários» — tinha sido já adoptada — com base, entre outros, no artigo 75.° (esta directiva, de 19 de Dezembro de 1984, foi publicada no JO 1985, L 2, p. 14; EE 07 F3 p. 228).

5. O artigo 3.° desta directiva — e isto parece-nos particularmente importante — estabelece que:

«... Os Estados-membros não podem recusar ou proibir a utilização no seu território, em tráfego internacional, de veículos matriculados ou postos em circulação em qualquer Estado-membro, por razões que digam respeito ao peso e às dimensões, se esses veículos estiverem conformes aos valores limites especificados no anexo I...»

* Tradução do alemão.

6. A altura máxima indicada no anexo I — ponto 1.3 — para qualquer veículo é de quatro metros. Pode, portanto, à primeira vista concluir-se que os Estados-membros estão no direito de impedir os veículos que ultrapassem a dimensão máxima acima mencionada.

7. É verdade que não devemos esquecer que o artigo 7.° da directiva não prevê — na parte que aqui nos interessa — a obrigação de lhe dar cumprimento antes de 1 de Julho de 1986. É, porém, evidente que esta data constitui uma data limite. Cada Estado-membro é, portanto, livre de tomar qualquer medida de aplicação necessária a partir da entrada em vigor da directiva. Uma vez que na Bélgica o direito nacional estava já em conformidade — no que respeita à altura máxima — com as disposições da directiva, pode, por conseguinte, considerar-se que todas as medidas para implementação desta tinham sido já tomadas neste país.

8. A única conclusão possível é portanto que as disposições particulares aplicáveis aos transportes (a intervenção de outras disposições para além destas é seguramente excluída no caso vertente) não fornecem qualquer elemento susceptível de afectar a validade das disposições em questão do direito belga e da sua aplicação a uma situação ocorrida no mês de Agosto de 1985.

3. 9. No que diz respeito às «disposições relativas à livre circulação de mercadorias» que também foram invocadas, parece-nos, com efeito necessário examiná-las, uma vez que o juiz nacional pediu expressamente para o fazermos.

10. *a)* Todavia, consideramos que não se poderia validamente invocá-las com a ideia de que as disposições belgas que proíbem a *utilização temporária* de alguns veículos estrangeiros na Bélgica teria como consequência entravar a circulação de mercadorias, de que também fazem parte os meios de transporte. É inútil, para este efeito, averiguar se o artigo 30.° do Tratado se aplica efectivamente à entrada não definitiva, meramente provisória, de mercadorias num outro Estado-membro.

11. *b)* Pode afirmar-se, em todo o caso, que numa situação tal como a do processo principal, em que os veículos são apenas o instrumento de uma prestação de serviços, são as disposições relativas a este sector que se devem aplicar. Se não resulta qualquer dúvida do exame destas, não se pode recorrer, além disso, às regras referentes à circulação de mercadorias.

12. *c)* Quando muito poderia, por conseguinte, considerar-se uma aplicação do artigo 30.° relativamente a uma eventual *infracção indirecta* à livre circulação de mercadorias, ou seja, à circulação de mercadorias que deviam ser transportadas em veículos proibidos na Bélgica. No entanto, parece, desde logo, extremamente duvidoso que se possa realmente considerar fundamentada uma interpretação tão extensiva do artigo 30.° que englobasse os «entraves» do tipo considerado, porque, em termos reais, a exclusão de *um único* dos tipos de transporte disponíveis no país de origem das mercadorias dificilmente pode, tendo em conta as outras diferentes possibilidades existentes, ser considerada como um autêntico entrave à circulação de mercadorias.

13. *d)* Deve-se, em todo o caso, ter em conta — a supor que se considere possível a aplicação do artigo 30.° a uma situação tal como a do processo principal — a eventualidade de justificação com base no artigo 36.° (com fundamento em razões de segurança pública).

14. Neste aspecto deve admitir-se — e é útil a este propósito fazer referência aos considerandos da directiva citada que põem a tónica, entre outros aspectos, na ideia da segurança rodoviária — que os veículos com altura superior à altura autorizada são excluídos da circulação na Bélgica em razão de particularidades da rede viária, a qual

possui uma quantidade de obstáculos, tais como pontes, túneis, cabos eléctricos e outros, susceptíveis de provocar graves acidentes com veículos mais altos.

15. É interessante notar que mesmo no país onde é autorizada uma altura superior se exige, expressamente, como foi dito quando das alegações orais, uma vigilância especial dos utilizadores de tais veículos. Segundo nos foi referido, tal resulta claramente de uma disposição francesa.

16. *e)* Não se pode igualmente considerar seriamente o recurso a medidas menos radicais tais como a indicação de itinerários de desvio para os veículos com altura excessiva ou a instalação de placas indicadoras em locais críticos. Isso está absolutamente fora de questão, dado que nem sempre existem possibilidades de desvios adequados e nesses itinerários os riscos de acidentes aumentariam pelo facto de não estarem adaptados a uma circulação crescente de veículos pesados. Deve ainda reconhecer-se que as placas indicadoras poderão, contudo, não ser vistas e, portanto, não garantem uma segurança suficiente.

17. *f)* A conclusão que se impõe é, em consequência, que nenhuma disposição relativa à livre circulação de mercadorias fornece elementos susceptíveis de se oporem à regulamentação belga em questão no litígio no processo principal.

4. 18. O problema de aplicação do artigo 85.° do Tratado CEE, que foi mencionado na decisão de reenvio (mas que não aparece na questão propriamente dita) pode — admitindo que seja necessário abordá-lo — ser tratado em duas palavras. Como se sabe, esta disposição foi invocada pelo defensor do arguido, o qual pretendia que a regulamentação belga em questão teria por efeito restringir a concorrência, particularmente na medida em que daria uma vantagem concorrencial às empresas de transportes belgas, dado que as empresas francesas não poderiam utilizar na Bélgica a maior parte do seu parque automóvel.

19. *a)* Saliente-se a este propósito que o artigo 85.° não tem claramente aplicação directa numa situação como a do processo principal, dado que não se trata de modo algum de um comportamento de empresas ou de associação de empresas que seja susceptível de afectar a concorrência, mas da apreciação de uma regulamentação.

20. *b)* Não se vê como se poderá censurar ao Estado belga uma qualquer violação do direito comunitário da concorrência (eventualmente, face ao artigo 5.° do Tratado). Na verdade, não se pode falar aqui de uma verdadeira restrição à concorrência pois a concorrência existe, em qualquer caso, no mercado belga dos transportes, quer seja entre empresas belgas quer, na medida definida pela política comum em matéria de transportes, entre as empresas belgas e as empresas de transportes de outros Estados-membros, aí se incluindo a França, desde que estas últimas se conformem com as dimensões máximas previstas. Não se pode, pois, também neste caso, considerar possível a invocação do artigo 85.° contra as disposições belgas em causa.

21. Consideramos, portanto, que a resposta à questão submetida pelo Tribunal de Polícia de Harelbeke apenas pode ser a seguinte:

«As disposições do direito comunitário em matéria de livre circulação de mercadorias e de livre prestação de serviços (incluindo o título relativo aos transportes) não podem ser interpretadas no sentido de que os Estados-membros não têm o direito de fixar para os veículos uma altura máxima tal como a mencionada, aliás, na directiva do Conselho de 19 de Dezembro de 1984, e que lhes é proibido excluir da circulação nas suas vias públicas veículos de outros Estados-membros não conformes com o limite assim fixado.»