RELATÓRIO PARA AUDIÊNCIA
apresentado no processo 79/86 *

I — Matéria de facto e tramitação processual

1. O Regulamento do Conselho n.° 1463/70, de 20 de Julho de 1970, relativo à introdução de um aparelho de controlo nos transportes rodoviários (JO L 146, p. 1; EE 07 F1 p. 145) prevê a introdução de um aparelho de controlo (tacógrafo) nos veículos destinados ao transporte de passageiros ou de mercadorias. Determina, nomeadamente, as características técnicas dos tacógrafos e define os veículos em que eles devem ser instalados. O artigo 3.°, n.° 1, do mesmo regulamento, com as modificações introduzidas pelo Regulamento n.° 2828/77 do Conselho, de 12 de Dezembro de 1977 (JO L 334, p. 5; EE 07 F02 p. 72) estabelece a este respeito que:

«O aparelho de controlo deve ser instalado e utilizado nos veículos afectos ao transporte rodoviário de passageiros ou mercadorias matriculados num Estado-membro, com excepção dos veículos referidos no artigo 4.° do Regulamento (CEE) n.° 543/69, assim como dos veículos afectos a um serviço regular de passageiros, com um percurso de linha superior a 50 km.»

O artigo 4.° do Regulamento n.° 543/69 do Conselho, de 25 de Março de 1969, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 77, p. 49; EE 07 F01 p. 116) com as modificações introduzidas pelo Regulamento n.° 2827/77 do Conselho, de 12 de Dezembro de 1977 (JO L 334, p. 1; EE 07 F2 p. 65) menciona entre outros (ponto 9) «veículos de pronto-socorro».

2. Em 5 de Julho de 1983, J. Whitelock, que exercia a actividade de mecânico de automóveis, conduzia um camião «Bedford», matriculado no Reino Unido, pela estrada que liga a cidade de Perth à auto-estrada para Edimburgo, no distrito de Dunfermline. O referido camião, que não estava equipado com um aparelho de controlo do tipo descrito nas citadas disposições comunitárias, tinha sido transformado a fim de ser utilizado como veículo de pronto-socorro. Estava equipado de um guincho eléctrico, de uma grua desmontável colocada entre duas rampas montadas à frente da mesma e de uma *poulie* sobre a parte dianteira da carroçaria. Um reboque, igualmente equipado de um guincho, estava atrelado ao camião.

Resulta do processo que J. Whitelock, no âmbito da sua actividade de mecânico de automóveis, podia ser chamado 24 horas por dia pela polícia, a fim de ajudar a rebocar veículos envolvidos em acidentes de viação. No dia em causa transportava para a sua oficina de reparações automóveis usados que não estavam em condições de circular, que ele próprio adquirira no mercado de veículos usados a fim de os colocar em condições de circular para poder revendê-los a particulares. Dois dos veículos em causa tinham sido içados para o camião com o guincho montado neste, enquanto um terceiro tinha sido carregado no reboque, com o respectivo guincho.

Com base nestes factos, J. Whitelock foi acusado de diversas infracções, incluindo a de ter utilizado o camião acima descrito sem

* Língua do processo: inglês.

que ele estivesse equipado com um aparelho de registo previsto pelo artigo 97.° (1) (a) do Transport Act 1968, modificado pelo artigo 2.° (1) (a) do Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations 1979. Segundo estas disposições, constitui infracção o facto de se utilizar um veículo que não satisfaça as condições do citado Regulamento n.° 1463/70 do Conselho, de 20 de Julho de 1970.

J. Whitelock foi ilibado, pelo *sheriff* competente, das acusações que lhe eram feitas em primeira instância, nomeadamente com base no facto de o seu camião ser um «veículo especializado de pronto-socorro» nos termos da regulamentação comunitária, pelo que não estava obrigado a ter instalado um aparelho de controlo. O Ministério Público interpôs recurso dessa decisão.

Foi no âmbito desse recurso que o High Court of Justiciary, de Edimburgo, decidiu suspender a instância e, ao abrigo do artigo 177.° do Tratado CEE, submeter ao Tribunal a seguinte questão prejudicial:

«Um camião que é preparado a fim de ser utilizado como veículo de pronto-socorro, tendo sido equipado com um guincho eléctrico, uma grua desmontável situada entre duas rampas colocadas à frente da mesma e uma *poulie* situada sobre a parte dianteira da carroçaria, está dispensado de preencher as condições do artigo 3.°, n.° 1, do Regulamento n.° 1463/70 do Conselho (enquanto veículo especializado de pronto-socorro referido no artigo 4.°, ponto 9, do Regulamento n.° 543/69 do Conselho) ainda que, no âmbito da actividade do seu proprietário — reparação de automóveis — ele seja utilizado para transportar, do lugar da sua aquisição até ao local onde o proprietário exerce a sua actividade, veículos por ele adquiridos para aí os reparar e posteriormente vender, não estando os ditos veículos em condições de circular?»

3. O despacho de reenvio foi registado na Secretaria do Tribunal em 14 de Março de 1986.

Nos termos do artigo 20.° do Protocolo relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da CEE, foram apresentadas observações escritas pelo Governo britânico, representado por Arthur Hamilton, QC, e por S. J. Hay, na qualidade de agente, bem como pela Comissão das Comunidades Europeias, representada pelo seu consultor jurídico principal George Close, na qualidade de agente.

Por despacho de 7 de Julho de 1986, o Tribunal (Terceira Secção) indeferiu o pedido de J. Whitelock, que visava obter o benefício de assistência judiciária gratuita, nos termos dos artigos 76.° e 104.° do Regulamento Processual.

Por decisão de 10 de Novembro de 1986, o Tribunal, com base no relatório do juiz relator, ouvido o advogado-geral, decidiu atribuir o processo à Terceira Secção, nos termos do artigo 96.° do Regulamento Processual, e iniciar a fase oral do processo sem instrução prévia.

II — Observações escritas

O Governo britânico sugere que se responda pela negativa à questão colocada. A Comissão, em contrapartida, considera que a questão suscita resposta afirmativa.

1. O *Governo britânico* começa por salientar que o alcance dos regulamentos n.os 543/69 e 1463/70 deve ser determinado em função do texto das disposições em questão, da sua estrutura e dos seus objectivos. Os três objectivos do Regulamento n.° 543/69 seriam a protecção social dos condutores, a

melhoria das condições de segurança rodoviária e a eliminação das disparidades susceptíveis de falsear a concorrência no sector dos transportes. O alcance das excepções aos referidos regulamentos não pode ser interpretado de forma a afectar esses objectivos.

O Governo britânico considera que a apreciação da questão prejudicial se desdobra em duas outras questões. A primeira consiste em determinar o sentido e o alcance do termo «pronto-socorro» e, em particular, o problema de saber se essa noção abarca apenas os casos de salvação e de urgência ou se inclui todos os casos em que um veículo que não está em condições de circular é transportado por outro veículo. A segunda questão respeita ao sentido do termo «especializado» e, nomeadamente, ao problema de saber se um veículo que está materialmente equipado de maneira a poder ser utilizado para fins de pronto-socorro e que, em certos casos, é efectivamente utilizado para tais fins, mas que pode igualmente ser utilizado para outros tipos de transporte, o que, noutras alturas, efectivamente sucede, é um veículo especializado de pronto-socorro.

No que respeita à noção de «pronto-socorro», o Governo britânico salienta que o artigo 4.° do Regulamento n.° 543/69, na sua redacção inicial, referia conjuntamente, num único parágrafo, «veículos que efectuem transportes de doentes e feridos, bem como de material destinado a um salvamento, e veículos de pronto-socorro». Esta redacção sugeriria que os veículos de pronto-socorro preenchem uma função de urgência ou de salvamento. A posterior modificação do artigo 4.° pelo Regulamento n.° 2827/77, que agrupou os «veículos de pronto-socorro» num parágrafo próprio, não teve por objectivo alterar o sentido dessa expressão. Com efeito, o significado corrente da expressão inglesa *breakdown* evoca a verificação de um acontecimento relativo ao veículo, ao qual é necessário fazer face, mais do que uma simples descrição do seu estado, evocada pelo termo *unroadworthy*. Esta interpretação seria igualmente conforme com a noção de acidente imprevisto, que resulta dos textos francês e alemão.

O salvamento consistiria em fornecer assistência no local aos veículos imobilizados em consequência de uma avaria ou acidente e, se necessário, em dar-lhes a possibilidade de serem rebocados ou transportados para o local mais próximo onde pudessem ser reparados ou transformados em sucata. O salvamento a partir de tais locais fortuitos deveria distinguir-se do transporte antecipadamente previsto a partir de locais como um estabelecimento de venda de viaturas usadas. Com efeito, no caso do salvamento, em princípio só um veículo é transportado ou rebocado, enquanto nos outros casos é mais provável que vários veículos sejam transportados simultaneamente. Por outro lado, no caso de um salvamento, é provável que o veículo de salvamento chamado venha do local mais próximo possível e, uma vez chegado, transporte o veículo imobilizado para o local mais próximo onde possa ser reparado ou reduzido a sucata. Em contrapartida, nos restantes casos, as distâncias a percorrer para atingir o local de onde deve ser feito o reboque ou dele regressar podem ser substanciais, pelo que é mais provável que se verifique uma violação dos objectivos de segurança rodoviária e de protecção social dos condutores.

Em consequência, o Governo britânico sustenta que o termo «pronto-socorro» visa apenas os casos em que uma avaria mecânica ou um acidente tenham ocorrido a um veículo na via pública, e em que, devido à

situação de urgência que decorre directamente de tal acontecimento, o veículo, e eventualmente os seus ocupantes, necessitem de um salvamento. Não se aplicaria, no entanto, ao transporte de veículos que não estão em condições de circular, a partir de um local onde tais veículos são vendidos.

No que respeita à noção de veículo «especializado» [1], o Governo britânico recorda o acórdão de 11 de Julho de 1984 (Scott, 133/83, Recueil, p. 2863), relativo à utilização de veículos especializados para operações de venda de porta em porta [artigo 14.° A, n.° 3, alínea a) do Regulamento n.° 543/69]. Nesse processo, o Tribunal chegou à conclusão de que são a construção, o equipamento e outras características permanentes do veículo que devem garantir que ele será utilizado principalmente para operações de transporte abarcadas pelas excepções previstas pelo regulamento.

Este critério único de especialização não pode, todavia, funcionar com a mesma facilidade quando se trate de veículos especializados de pronto-socorro, para os quais as características permanentes podem não ser suficientes para garantir que o veículo não será utilizado para outros fins, isto é, para transportes normais. Por isso, é necessário analisar, neste caso, a especialização tanto sob o aspecto das características materiais, como da utilização a que o veículo é afectado. Para ser isento como veículo especializado de pronto-socorro, o veículo em causa deve, portanto, não apenas ser especialmente construído ou adaptado para efeitos de pronto-socorro, como também ser possuído e utilizado unicamente para tais fins. Esta perspectiva foi, aliás, adoptada num acórdão proferido pela Queen's Bench Division do High Court de Inglaterra (Universal Salvage, Ltd and Another/Boothby, RTR 1984, p. 289).

2. A *Comissão* afirma que a questão prejudicial suscita dois problemas principais, a saber, se um veículo do tipo em referência é susceptível de ser considerado veículo especializado de pronto-socorro, para os efeitos do artigo 4.°, n.° 9, do Regulamento n.° 543/69 e, por outro lado, se a isenção é afectada pelo facto de o pronto-socorro ter sido utilizado para o transporte de veículos que não estavam em condições de circular, adquiridos num local situado a uma certa distância do centro das actividades do proprietário e não, por exemplo, em consequência de um acidente de viação ocorrido recentemente.

No que respeita à resposta à primeira subquestão, há elementos no acórdão de 11 de Julho de 1984 (Scott, citado), que reconheceu que a noção de «veículo especializado» em certas operações de transporte visa apenas os veículos cuja construção, equipamento ou outras características permanentes garantam que eles serão utilizados principalmente para operações desse tipo. No caso vertente, parece possível concluir que o veículo de pronto-socorro em causa apresenta um nível de especialização para esse fim — tendo em conta o facto de que está equipado com uma grua, rampas e uma *poulie* — suficiente para garantir que será utilizado principalmente enquanto tal. Deve responder-se, à primeira subquestão, assim, de modo afirmativo.

No que respeita à segunda subquestão, importa saber se a intenção do legislador comunitário foi a de limitar a isenção à utilização de veículos de pronto-socorro apenas na sua função típica de transporte de veículos recentemente acidentados. Convém sublinhar, a este respeito, que a isenção é concedida para veículos especiais de pronto-socorro enquanto tais, e não para veículos do mesmo tipo utilizados para fins particulares.

Neste contexto, é esclarecedor comparar o texto da isenção prevista para os veículos de

1 — O texto francês dos regulamentos em causa usa a expressão «véhicules spécialisés de dépannage», traduzido na edição especial, nos locais citados, por «veículos de pronto-socorro». É, pois, à expressão «spécialisés», não utilizada na versão portuguesa, que se refere a presente discussão, pelo que na tradução da mesma se utilizará, por «vehicules specialisés de dépannage», «veículos especializados de pronto-socorro».

pronto-socorro no ponto 9 do artigo 4.° com as outras isenções previstas no mesmo artigo ou no artigo 14.° A do Regulamento n.° 543/69. Essas isenções podem repartir-se em três categorias, a saber:

— os veículos isentos devido às características da sua construção e ao seu equipamento (por exemplo, artigo 4.°, pontos 6 e 9);

— os veículos isentos devido à utilização que deles é feita independentemente da sua construção ou do seu equipamento (por exemplo, artigo 4.°, pontos 3, 4, 5, e 8, artigo 14.° A, n.° 2, alínea c);

— os veículos isentos devido às características da sua construção e da sua utilização [por exemplo, artigo 4.°, pontos 1, 2 e 7, artigo 14.° A, n.° 3, alínea a)].

O facto de não haver limitações à utilização prevista para os veículos especiais de pronto-socorro, ao contrário do que se verifica para outros veículos, impõe a conclusão de que o legislador comunitário pretendeu evitar essas limitações para os veículos especiais de pronto-socorro. Deve, portanto, concluir-se que a utilização real que foi dada ao veículo em causa nas circunstâncias do caso em apreço não é obstáculo à apreciação da isenção.

Em conclusão, a Comissão propõe que se responda à questão prejudicial da seguinte forma:

«Um camião equipado para ser utilizado como pronto-socorro, devido ao facto de ter montado um guincho eléctrico, uma grua desmontável situada entre duas rampas instaladas à sua frente e ainda uma *poulie* sobre a parte dianteira da carroçaria, pode ser considerado veículo especializado de pronto-socorro para os efeitos do artigo 4.°, ponto 9, do Regulamento (CEE) n.° 543/69 do Conselho. O facto de ter sido utilizado no âmbito da actividade profissional do seu proprietário, mecânico de automóveis, para transportar veículos por ele adquiridos, que não estavam em condições de circular, do lugar da sua aquisição até ao local onde ele exerce a sua actividade, com o objectivo de os reparar e de os vender, não constitui elemento susceptível de pôr em causa a aplicação da isenção prevista no artigo 4.°, ponto 9.»

U. Everling
Juiz relator