CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL MARCO DARMON

apresentadas em 8 de Abril de 1992 *

Senhor Presidente,
Senhores Juízes,

1. A Petersfield Magistrates' Court colocou ao Tribunal de Justiça questões relativas às condições em que os veículos de transporte afectos ao serviço do gás estão sujeitos à obrigação de instalação de um tacómetro.

2. Para melhorar designadamente as condições de trabalho e a segurança rodoviária no domínio dos transportes rodoviários, o Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários [1], adoptado nos termos do artigo 75.° do Tratado CEE, estabelece uma idade mínima para a condução dos veículos de transporte de mercadorias e de passageiros (secção III), limitações aos períodos de condução (secção IV), interrupções e períodos de repouso (secção V) e proíbe, em princípio, as remunerações proporcionais às distâncias percorridas ou ao volume das mercadorias transportadas (secção VI).

3. Para garantir o eficaz controlo das normas relativas ao período de condução e demais períodos de trabalho instituídas por aquele regulamento, o artigo 3.°, n.° 1, do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985 [2], determina a instalação de um aparelho de controlo homologado, conhecido sob a designação de «tacómetro», nos veículos matriculados num Estado-membro, afectos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias.

4. Este princípio geral está sujeito às mesmas excepções previstas no Regulamento n.° 3820/85, para o qual remete pura e simplesmente o n.° 1 do artigo 3.° do Regulamento n.° 3821/85.

5. Nos termos das disposições conjugadas do n.° 1 dos artigos 3.° do Regulamento n.° 3821/85 e 4.° do Regulamento n.° 3820/85, estão, pois, excluídos do âmbito de aplicação de ambos esses diplomas determinados transportes efectuados por meio de determinados veículos, designadamente os «veículos afectos aos serviços de esgotos, de protecção contra inundações, serviços de água, gás e electricidade, manutenção da rede viária, recolha de lixo, telégrafos e telefones, correios, radiodifusão, televisão e detecção de emissores ou receptores de televisão ou rádio» [3].

6. Acusada pela Licensing Authority South Eastern Traffic Area de ter deixado circular, em 8 de Junho de 1990, um veículo desprovido de tacómetro, a sociedade British Gas reclamou a aplicação das referidas disposições.

* Língua original: francês.

1 — JO L 370, p. 1; EE 07 F4 p. 21.

2 — Regulamento relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 8; EE 07 F4 p. 28).

3 — Artigo 4.°, n.° 6, do Regulamento n.° 3820/85.

7. Não há dúvidas de que este processo não teria chegado ao Tribunal de Justiça se o veículo em causa estivesse exclusivamente afecto ao serviço do gás, na acepção do n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85.

8. Ora, verifica-se que o referido camião tinha uma utilização dupla: servia tanto para o transporte de «produtos técnicos», como os contadores de gás que se destinavam a ser montados na rede, como para o transporte de «produtos comerciais», por exemplo, fogões domésticos a gás [4], reflectindo assim os dois sectores de actividade da British Gas.

9. A sociedade anónima British Gas possuiu, mantém e desenvolve uma rede de condutas e canalizações de gás, e assegura a distribuição de gás aos particulares. *Neste sector de actividade, não tem concorrência* [5].

10. No intuito de aumentar as vendas de gás [6], procede também à venda e instalação de aparelhos domésticos a gás: *neste ponto, a British Gas entra em concorrência* com os retalhistas que vendem esse tipo de material.

11. Estarão os veículos de uma sociedade encarregada do serviço de gás, que tanto transportam «produtos técnicos» destinados à manutenção da rede como «produtos comerciais», sujeitos à obrigação de ter um tacómetro instalado, e dever-se-á distinguir consoante a natureza da carga transportada? Tal é o sentido das duas questões prejudiciais colocadas pelo órgão jurisdicional *a quo*, às quais propomos que o Tribunal de Justiça forneça uma resposta única [7].

12. O Regulamento n.° 3820/85, tal como o Regulamento n.° 3821/85 que o completa, prossegue três objectivos, enunciados no primeiro considerando do Regulamento n.° 3820/85: *a harmonização das condições de concorrência entre as empresas de transporte, bem como o melhoramento das condições de trabalho e da segurança rodoviária.* Esses objectivos retomam os prosseguidos pelo Regulamento (CEE) n.° 543/69 [8] que o Regulamento n.° 3820/85 veio substituir.

13. A propósito do Regulamento n.° 543/69, o Tribunal de Justiça decidiu que

«... disposições *comuns* que garantam, além da protecção social do condutor, uma melhoria da segurança rodoviária, só podem contribuir para a eliminação das disparidades que, pela sua natureza, possam falsear substancialmente as condições de concorrência nos transportes, revelando-se assim — quanto ao estabelecimento de uma política comum de transportes — 'adequadas', na acepção do artigo 75.°, n.° 1, c), do Tratado» [9].

14. No acórdão de 6 de Dezembro de 1979, Nehlsen/Bremen [10], o Tribunal de Justiça, recordando que as disposições do Regulamento n.° 543/69 tinham «por finalidade, entre outras coisas, eliminar as disparidades susceptíveis de falsear a concor-

4 — V. decisão do órgão jurisdicional a quo, p. 8 da tradução francesa.

5 — Ibidem, p. 2 da tradução francesa.

6 — Ibidem, p. 4 da tradução francesa.

7 — Como aliás sugere o Governo do Reino Unido no n.° 8 das suas observações.

8 — JO L 77, p. 49; EE 07 F1 p. 16.

9 — Acórdão de 28 de Novembro de 1978, Schumalla, n.° 6, sublinhado nosso (97/78, Recueil, p. 2311).

10 — Acórdão 47/79, Recueil, p. 3639.

rência no sector dos transportes pela supressão de práticas profissionais baseadas na indevida exploração do factor humano» [11], estabeleceu o princípio, constantemente reafirmado depois [12], que o âmbito de aplicação das derrogações devia ser delimitado «*no respeito desses objectivos*» [13].

15. Sendo que esses objectivos só podem por definição ser atingidos se a regulamentação for geral e *uniforme*, o Tribunal de Justiça deduziu daí que uma interpretação lata do âmbito de aplicação das disposições relativas à protecção dos condutores devia ser acompanhada por uma *interpretação estrita* do âmbito das derrogações.

16. Foi assim que o Tribunal de Justiça considerou que a obrigação de repouso diário, estabelecida pelo primeiro travessão do n.° 2 do artigo 11.° do Regulamento n.° 543/69, era aplicável a todos os membros da tripulação dos veículos rodoviários, sendo que o objectivo de melhoramento da segurança rodoviária não seria obtido se a obrigação de repouso apenas se impusesse à entidade patronal [14]. De forma idêntica, se aquele regulamento é aplicável ao condutor assalariado, deve também sê-lo ao trabalhador independente [15].

17. Em sentido contrário, o Tribunal de Justiça reservou a isenção de tacómetro aos veículos «especializados... nas operações de venda de porta em porta» [16] «cuja construção, equipamento ou outras características permanentes garantam que são utilizados a título principal para tais operações...» [17]. Com efeito, é legítimo pressupor que os períodos de condução e repouso serão respeitados relativamente a tais veículos, dado que o seu equipamento não autoriza outra utilização que não seja uma actividade de venda, que implica frequentes paragens. Da mesma forma, o Tribunal de Justiça considerou que, para que um veículo possa beneficiar da isenção de tacómetro, enquanto «veículo especializado de pronto-socorro» [18], terá de estar equipado ou apresentar características tais que só possa ser utilizado, a título principal, para remover veículos recentemente acidentados *e não para o mero transporte de outros veículos* [19]. O Tribunal de Justiça zelou, pois, por que as possibilidades de derrogação da regulamentação comunitária em matéria de tacómetro *afectem o menos possível os objectivos prosseguidos por aquela regulamentação.*

18. Saliente-se, a este respeito, a fórmula particularmente eloquente do acórdão do Tribunal de Justiça de 22 de Março de 1984, Paterson/Weddel [20]:

«... o artigo 14.°-A, n.° 2 (do Regulamento n.° 543/69), na medida em que prevê derrogações à aplicação das normas gerais do Regulamento n.° 543/69, não pode ser interpretado por forma que os seus efeitos sejam alargados para além do necessário para a protecção dos interesses que visa garantir» [21].

11 — Ibidem, n.° 6.

12 — V., por exemplo, acórdão de 11 de Julho de 1984, Regina/ /Scott, n.° 15 (133/83, Recueil, p. 2863).

13 — — Acórdão de 6 de Dezembro de 1979, Nehlsen/Bremen, já referido, n.° 7, sublinhado nosso; v. também o n.° 4 do mesmo acórdão.

14 — Acórdão de 18 de Fevereiro de 1975, Auditeur du travail/ /Cagnon et Taquet, n.° 8 (69/74, Recueil, p. 171).

15 — Acórdão de 25 de Janeiro de 1977, Derycke (65/76, Recueil, p. 29).

16 — Isenção prevista no artigo 14.°-A, n.° 3, alínea a), do Regulamento n.° 543/69, na versão dada pelo n.° 8 do artigo 1.° do Regulamento (CEE) n.° 2827/77 do Conselho, de 12 de Dezembro de 1977 (JO L 334, p. 1; EE 07 F2 p. 69).

17 — Acórdão de 11 de Julho de 1984, Regina/Scott, já referido.

18 — Isenção prevista no n.° 9 do artigo 4.° do Regulamento n.° 543/69, na versão dada pelo artigo 1.°, n.° 1, do Regulamento n.° 2827/77 do Conselho, já referido.

19 — Acórdão de 21 de Maio de 1987, Hamilton/Whitelock, n.° 10 (79/86, Recueil, p. 2363).

20 — Acórdão 90/83, Recueil, p. 1567.

21 — N.° 16.

19. As derrogações estabelecidas no artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 e as que os Estados-membros podem conceder nos termos do artigo 13.° do mesmo diploma são objecto de uma enumeração particularmente precisa. Não cabem dúvidas de que o legislador comunitário entendeu, assim, estabelecer uma lista exaustiva.

20. Algumas derrogações justificam-se pela inexistência de riscos para a segurança rodoviária: tal é o caso dos veículos cujo peso não ultrapasse 3,5 toneladas (artigo 4.°, n.° 1), dos veículos que transportem no máximo nove pessoas (artigo 4.°, n.° 2) ou dos que não ultrapassem 30 Km/h (artigo 4.°, n.° 4).

21. Outras derrogações explicam-se pelos reduzidos períodos de condução, que tornam impossível que o período de condução autorizado seja ultrapassado (por exemplo, artigo 4.°, n.° 3).

22. Como vimos já, por força do n.° 6 do artigo 4.°, os veículos afectos aos serviços de gás estão isentos de tacómetro, tal como os afectos aos serviços de esgotos, de protecção contra inundações, de água, de manutenção da rede viária, etc. Este número está colocado entre o que se refere aos veículos militares e de bombeiros e dois números relativos aos veículos afectos a situações de urgência ou a serviços médicos.

23. É certo que o n.° 4 do artigo 4.° do Regulamento n.° 543/69, por último alterado pelo n.° 1 do artigo 1.° do Regulamento n.° 2827/77, apenas estabelecia uma derrogação quanto aos «veículos afectos ao serviço... dos serviços de gás» («*used by the service*») e que o n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 utiliza a fórmula «veículos afectos aos serviços... gás» («*used in connection with... the services*», na versão inglesa).

24. A nova fórmula, apesar de mais abrangente, deve ser interpretada de acordo com os objectivos prosseguidos pelo regulamento, como determina o primeiro considerando do Regulamento n.° 3820/85, segundo o qual «é necessário tornar flexíveis as disposições do referido Regulamento (n.° 543/69, na redacção modificada) *sem prejuízo dos seus objectivos*» [22].

25. Como o representante da Comissão salientou a justo título na audiência, apesar de os termos da regulamentação aplicável terem sido alterados, os respectivos objectivos permanecem os mesmos.

26. Todos os veículos a que se refere o n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 têm um aspecto comum: *participam de uma missão de serviço público de interesse geral* em sectores — na maior parte dos casos — não concorrenciais, em que, por consequência, a inexistência de tacómetro não provoca distorção da concorrência.

27. Precisamente a propósito de serviços públicos, o n.° 4 do artigo 4.° da versão modificada do Regulamento n.° 543/69

22 — Sublinhado nosso. Nas suas observações, ponto 3.23, a British Gas invoca, erradamente, o vigésimo segundo considerando, que se refere às derrogações concedidas pelos Estados-membros nos termos do artigo 13.°, e não às derrogações do artigo 4.°, que são objecto dos décimo primeiro e décimo segundo considerandos.

previa uma derrogação quanto aos veículos «utilizados por outras autoridades públicas para serviços públicos que não façam concorrência aos transportadores profissionais». O Tribunal de Justiça entendeu que esta formulação — desprovida de qualquer ambiguidade, é certo — excluía os veículos de pessoas ou entidades privadas utilizadas para serviços públicos ou por conta de autoridades públicas, abrangendo a derrogação em causa apenas «as situações em que não pode entrar em jogo qualquer elemento de concorrência» [23].

28. Na medida em que um veículo assegure um transporte no âmbito de uma missão que não é de serviço público e num sector de actividade aberto à concorrência, o que sucede com os veículos de uma sociedade encarregada do serviço de gás quando transportem «produtos comerciais», estamos fora do âmbito das derrogações para cair no regime geral. Os transportes para fins comerciais no sector concorrencial caem, pois, sob a natural alçada dos citados regulamentos, e não sob a das derrogações.

29. Admitir que uma sociedade encarregada do serviço de gás pode entregar aparelhos domésticos a gás com veículos não equipados de tacómetro, sendo que os veículos dos comerciantes concorrentes têm de instalar esse aparelho, significa criar uma distorção de concorrência entre operadores económicos *que, em parte, desenvolvem exactamente a mesma actividade,* e ir contra a regulamentação que visa instaurar a igualdade de concorrência entra as empresas transportadoras.

23 — Acórdão de 6 de Dezembro de 1979, Nehlsen/Bremen, já referido, n.° 7.

30. Da mesma forma, ampliar a derrogação do n.° 6 do artigo 4.° aos demais fornecedores de aparelhos a gás significaria pôr em causa o objectivo de melhoramento da segurança rodoviária e das condições de trabalho prosseguido pelos Regulamentos n.^{os} 3820/85 e 3821/85.

31. Em nossa opinião, uma sociedade encarregada do serviço de gás apenas pode, pois, prevalecer-se da derrogação do n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 quando os seus veículos procedam *exclusivamente* ao transporte de material técnico vinculado à manutenção da rede, como é o caso dos contadores de gás.

32. Nesta matéria, impõe-se uma interpretação restritiva quando as características dos veículos possibilitam também a sua utilização para fins comerciais. É, pois, a natureza da respectiva missão e dos produtos transportados que permite distinguir os casos em que há isenção de instalação de tacómetro e aqueles em que este não é exigido. A isenção apenas pode ser concedida quando os veículos transportam exclusivamente produtos ditos «técnicos».

33. Os inconvenientes daí decorrentes para a sociedade encarregada do serviço de gás, como a instalação de um tacómetro em todos os veículos não exclusivamente afectos ao transporte de «produtos técnicos» e a obrigação de colocar em funcionamento sempre que o veículo transporte «produtos comerciais», são, a nosso ver, despiciendos se os colocarmos na mesma balança dos objectivos prosseguidos pela regulamentação comunitária. Além disso, a eventual existência de tais inconvenientes não é suficiente para a não aplicação desta legislação.

34. É também necessário esclarecer, em resposta a um argumento da British Gas, que uma sociedade encarregada do serviço de gás não pode prevalecer-se da severidade da sua legislação nacional para sustentar — mesmo admitindo que as disposições dessa legislação são rigorosas quanto à regulamentação comunitária — que nenhuma vantagem lhe resultaria, relativamente aos seus concorrentes, da isenção da instalação de tacómetro [24]. Com efeito, é óbvio que o âmbito de aplicação de um regulamento não pode depender do teor das legislações nacionais.

35. Além disso, o facto de os veículos afectos ao serviço de gás apenas percorrerem pequenos trajectos não legitima, quanto ao transporte de produtos comerciais, a isenção de instalação do tacómetro de que — em situações idênticas — os concorrentes não beneficiam [25].

36. Saliente-se, por último, que o Regulamento n.° 3820/85 se refere à decisão do Conselho de 13 de Maio de 1965 relativa à harmonização de certas disposições com incidência na concorrência no domínio dos transportes [26], em que se fala da «*aproximação* das disposições específicas relativas às condições de trabalho no domínio dos transportes» [27]. Uma interpretação lata das derrogações do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 não podia deixar de constituir, relativamente a esse objectivo, um recuo que o Tribunal de Justiça sempre se recusou a admitir [28].

37. Concluímos, pois, no sentido de que o Tribunal de Justiça deve declarar:

«1) Os Regulamentos (CEE) n.° 3820/85 e 3821/85 do Conselho aplicam-se a todos os veículos utilizados para um transporte que não esteja total e exclusivamente vinculado à produção e à distribuição do gás, bem como à manutenção das instalações para o efeito necessárias.

2) A derrogação estabelecida no n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento (CEE n.° 3820/85 e no n.° 1 do artigo 3.° do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 refere-se aos veículos utilizados para um transporte exclusivamente vinculado à produção e distribuição de gás, bem como à manutenção das instalações para o efeito necessárias.»

24 — V. pontos 3.25 e 4.3 das observações da British Gas.

25 — V. ponto 3.26 das observações da British Gas.

26 — JO 1965, 88, p. 1500; EE 07 F1 p. 91.

27 — Terceiro considerando da decisão citada, sublinhado nosso.

28 — V., sobre este ponto, as conclusões do advogado-geral Reischl relativas ao acórdão de 18 de Fevereiro de 1975, Cagnon et Taquet, já referido.