ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)
28 de Novembro de 1978 *

No processo 97/78,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, pelo Oberlandesgericht Düsseldorf (Segunda Secção), destinado a obter, no litígio pendente neste órgão jurisdicional, relativo a multas aplicadas a

Fritz Schumalla, com domicílio em Emmerich-Elten,

uma decisão a título prejudicial sobre a validade do Regulamento (CEE) 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 F1 p. 116),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: J. Mertens de Wilmars, presidente, A. O'Keeffe e G. Bosco, juízes,

advogado-geral: J.-P. Warner
secretário: A. Van Houtte

profere o presente

Acórdão

(A parte relativa à matéria de facto não é reproduzida)

* Língua do processo: alemão.

Fundamentos da decisão

1 Por decisão de 6 de Março de 1978, entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 24 de Abril de 1978, o Oberlandesgericht Düsseldorf submeteu ao Tribunal, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, a questão de saber se o Regulamento (CEE) 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 F1 p. 116), é válido, na medida em que prossegue objectivos de segurança de circulação rodoviária.

2 Resulta da decisão de reenvio que o recorrente no processo principal foi condenado na primeira instância, ao abrigo do artigo 7.°, a), n.° 1, alíneas c) e d), da «Fahrpersonalgesetz» (lei relativa ao pessoal dos transportes rodoviários), por ter efectuado, de 18 de Julho a 8 de Setembro de 1976, na qualidade de condutor de um veículo de carga, transportes de mercadorias a grande distância sem respeitar as disposições dos artigos 7.°, n.^{os} 1 e 2, e 11.°, n.° 1, do referido regulamento, as quais estabelecem, respectivamente, a duração máxima do período de condução e a duração mínima do período de repouso.

O recorrente alega que o Regulamento n.° 543/69, na medida em que prossegue, nas referidas disposições, um objectivo de segurança rodoviária, tem em vista um domínio que não cabe no âmbito dos poderes que o Tratado reconhece ao Conselho em matéria de transportes.

De forma a esclarecer este aspecto, o órgão jurisdicional pergunta ao Tribunal se o Regulamento n.° 543/69 «está abrangido pelo Tratado CEE e se é, por conseguinte, válido».

3 Tal como resulta do seu preâmbulo, o Regulamento n.° 543/69 do Conselho, tem essencialmente por objectivo garantir a execução das disposições da decisão do Conselho de 13 de Maio de 1965, «relativa à harmonização de certas disposições com incidência na concorrência no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável» (JO 1965, 88, p. 1500; EE 07 F1 p. 91) e, especialmente, da sua Secção III relativa às «disposições em matéria social».

O facto de o regulamento em causa citar no seu preâmbulo não só o artigo 75.° mas também todo o Tratado, revela que a harmonização de certas disposições nacionais, que ele tende a garantir num dos sectores abrangidos pela referida decisão, constitui um dos objectivos da Comunidade, definidos no artigo 3.° do Tratado.

Neste contexto de harmonização das legislações nacionais, o regulamento prossegue um conjunto de objectivos ligados entre si, que dizem respeito à protecção social do condutor, à segurança rodoviária e à igualdade de concorrência entre os transportadores.

4 Tal harmonização, implicando a adopção de «regras comuns», na acepção do artigo 75.°, n.° 1, alínea a), do Tratado, constitui um elemento essencial da política comum dos transportes, cuja adopção corresponde aos imperativos do artigo 3.°, alínea e), do Tratado, e representa um dos fundamentos da Comunidade.

Nos termos do artigo 74.° do Tratado, os Estados-membros prosseguirão, com efeito, os objectivos do Tratado no âmbito de uma política no sector dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável.

Com esta finalidade, o Tratado, ao atribuir ao Conselho a missão de estabelecer esta política, confere-lhe um amplo poder normativo relativamente à adopção de regras comuns adequadas.

Com efeito, nos termos do artigo 75.°, n.° 1, alínea c), do Tratado, o Conselho deverá, tendo em vista realizar a execução do citado artigo 74.° e tendo em conta os aspectos específicos dos transportes, estabelecer, além das regras e condições referidas nas alíneas a) e b), «quaisquer outras disposições adequadas».

O n.° 2 do mesmo artigo revela que tal poder normativo é reconhecido ao Conselho mesmo após o período de transição.

O artigo 79.°, n.° 2, do Tratado, confirma, além disso, que este poder lhe é atribuído em termos gerais, tendo em vista nomeadamente a eliminação das discriminações em matéria de transportes que afectem o regime de concorrência.

5 O Regulamento n.° 543/69, tendo em vista principalmente a matéria social que é objecto da secção III da decisão de 13 de Maio de 1965, apenas constitui uma realização parcial do artigo 74.° do Tratado e da supracitada decisão, que prevê a harmonização das disposições nacionais nos domínios da fiscalidade e das intervenções dos Estados-membros, bem como no dos regimes sociais.

Nestas condições, e tendo em conta o âmbito dos seus poderes para o estabelecimento de uma política comum dos transportes, o Conselho, ao regular matérias

que dizem simultaneamente respeito à política social e à segurança rodoviária, na medida em que se encontram ligadas entre si, não ultrapassou a sua competência.

6 Além disso, 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 dos transportes — «adequadas», na acepção do artigo 75.°, n.° 1, alínea c), do Tratado.

Além disso, uma segurança dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável, que contribua — por estar sujeita a regras comuns — para o respeito das condições de concorrência no domínio dos transportes, corresponde não só aos objectivos desta política, mas também aos imperativos do mercado comum, tal como estão enunciados no artigo 3.°, alínea f).

7 Por estas razões, deve concluir-se que a análise da questão submetida não revelou qualquer elemento que, pela sua natureza, possa afectar a validade do Regulamento n.° 543/69.

Quanto às despesas

8 As despesas efectuadas pelo Conselho e pela Comissão das Comunidades Europeias, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis.

Revestindo o processo a natureza de incidente suscitado durante o procedimento penal perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

pronunciando-se sobre a questão que lhe foi submetida pelo Oberlandesgericht Düsseldorf, por decisão de 6 de Março de 1978, declara:

A análise da questão apresentada não revelou elementos que, pela sua natureza, possam afectar a validade do Regulamento (CEE) 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.

Mertens de Wilmars O'Keeffe Bosco

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 28 de Novembro de 1978.

O secretário

A. Van Houtte

O presidente da Primeira Secção

J. Mertens de Wilmars