ACÓRDÃO DO TRIBUNAL (Sexta Secção)
11 de Junho de 1987 *

No processo 241/86,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, pelo Politierechtbank (Tribunal de Polícia) de Harelbeke e que visa obter no litígio pendente nesse tribunal entre

Ministério Público

e

Jacques Bodin, residente em Montdidier (Somme-France),

e

Éts Minguet & Thomas, com sede social em Montdidier,

uma decisão a título prejudicial quanto à interpretação das disposições do Tratado relativas à livre circulação de mercadorias, à livre prestação de serviços e à política comum de transportes,

O TRIBUNAL (Sexta Secção),

constituído pelos Srs. C. Kakouris, presidente de secção, T. Koopmans, O. Due, K. Bahlmann e G. C. Rodríguez Iglesias, juízes,

advogado-geral: C. O. Lenz
secretário: B. Pastor, administradora

vistas as observações apresentadas por:

— J. Bodin e Éts Minguet & Thomas, civilmente responsáveis, representados por L. van Dorpe, advogado em Courtrai, e P. van Herreweghe, advogado em Amiens,

— pelo Governo do Reino da Bélgica, representado por H. de Belder, director dos Assuntos Europeus no Ministério das Relações Externas, na qualidade de agente,

* Língua do processo: neerlandês.

— pelo Governo da República Italiana, representado por L. Ferrari Bravo, chefe do Serviço do Contencioso Diplomático, na qualidade de agente, assistido por I. M. Braguglia, advogado do Estado,

— pela Comissão das Comunidades Europeias, representada por T. van Rijn, membro do seu Serviço Jurídico, na qualidade de agente,

visto o relatório para audiência e após a realização desta em 17 de Março de 1987,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na mesma audiência,

profere o presente

Acórdão

1 Por decisão de 4 de Junho de 1986, entrada no Tribunal em 11 de Setembro seguinte, o Politierechtbank (Tribunal de Polícia) de Harelbeke colocou, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, uma questão prejudicial relativa à interpretação das disposições deste Tratado quanto à livre circulação de mercadorias, à livre prestação de serviços e à política comum de transportes, a fim de poder apreciar a compatibilidade com estas disposições da aplicação de medidas nacionais relativas à altura máxima permitida aos veículos ou reboques.

2 Esta questão foi levantada no âmbito de um processo-crime contra Jacques Bodin acusado de ter conduzido, na via pública, um veículo cuja altura ultrapassava as dimensões máximas admitidas e contra a empresa Éts Minguet & Thomas, com sede social em Montdidier, França, enquanto responsável civil.

3 Resulta dos autos que, segundo as disposições belgas relativas ao seguro de circulação automóvel, não é autorizado a circular nenhum veículo que ultrapasse quatro metros de altura carregado. Bodin conduziu nas estradas belgas um camião composto de um tractor e de um semi-reboque matriculado em França e cuja altura, segundo a verificação da polícia, era superior a quatro metros. Na audiência

do Tribunal de Polícia os arguidos alegaram que o camião em causa, se bem que tivesse uma altura que ultrapassava os quatro metros, podia circular em França, por força das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis neste país e que, nessas condições, o direito comunitário impedia que lhes fossem aplicadas as disposições belgas relativas à altura máxima de veículos.

4 O Tribunal de Polícia suspendeu, então, a instância para perguntar ao Tribunal, a título prejudicial, se é compatível com as normas do Tratado respeitantes à livre circulação de mercadorias, à livre prestação de serviços e à política comum de transportes uma disposição da regulamentação de um Estado-membro que prescreve uma altura máxima de quatro metros para todos os veículos ou reboques que circulem no território de um Estado-membro, quando este limite não é imposto em outros Estados-membros.

5 No que diz respeito às disposições comunitárias e nacionais em questão e às observações apresentadas ao Tribunal, remete-se para o relatório para audiência.

6 A liberdade de transporte rodoviário de mercadorias que está em questão no litígio no processo principal está inserida no sistema geral das disposições do Tratado, no domínio da prestação de serviços em matéria de transportes. Nos termos do artigo 61.° do Tratado, a livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas disposições do Tratado respeitantes à política comum de transportes. Esta política comum é objecto dos artigos 74.° e seguintes do Tratado; em especial as diferentes etapas estão definidas no artigo 75.°

7 Foi com base no artigo 75.° que foi adoptada a Directiva 85/3 do Conselho, de 19 de Dezembro de 1984, relativa aos pesos, às dimensões e a outras características técnicas de certos veículos rodoviários (JO L 2, p. 14; EE 07 F3 p. 228). Nos termos do n.° 1 do artigo 3.° desta directiva, um Estado-membro não pode proibir a utilização no seu território, em tráfego internacional, de um veículo matriculado num outro Estado-membro, por razões que digam respeito às dimensões desse veículo se estas estiverem conformes com os valores limites especificados no anexo I da directiva; este anexo estabelece a altura máxima de quatro metros para qualquer veículo (ponto 1.3 do anexo).

8 O já citado n.° 1 do artigo 3.° acrescenta que as regras que estabelece são aplicáveis mesmo que a autoridade competente do Estado-membro no qual o veículo em questão está matriculado tenha autorizado limites que ultrapassem os fixados no anexo I da directiva. Deste modo, a situação a que se refere a questão apresentada pelo tribunal nacional está expressamente prevista nessas disposições da directiva.

9 Consequentemente, estas disposições não obstam à aplicação, aos veículos matriculados num outro Estado-membro, de uma regulamentação nacional que prescreve, em conformidade com a directiva, uma altura máxima de quatro metros para todos os veículos ou reboques admitidos a circular no território nacional, mesmo que esta altura maxima não seja imposta pela legislação do Estado-membro de matrícula.

10 O tribunal nacional pergunta, igualmente, se a regulamentação de um Estado-membro relativa à altura máxima dos veículos, tal como a que está em questão no litígio no processo principal, é compatível com as normas do Tratado relativas à livre circulação de mercadorias.

11 A este propósito deve-se observar que a livre circulação de mercadorias entre os Estados-membros é susceptível de ser dificultada não tanto pela aplicação directa de disposições nacionais relativas à altura máxima de veículos que transportam mercadorias mas pela disparidade de limites fixados pelas legislações de diferentes Estados-membros.

12 Deve-se no entanto observar que os considerandos da já citada Directiva 85/3 assentam na constatação de que as diferenças entre as normas em vigor nos Estados-membros em matéria de dimensões dos veículos rodoviários utilitários são de natureza a dificultar o tráfego entre os Estados-membros e que é, por conseguinte, necessário fixar, no âmbito da política comum de transportes, normas comuns para o efeito. Os considerandos da directiva acrescentam que se julga oportuno permitir aos Estados-membros que autorizam no seu território dimensões mais elevadas que as previstas pela directiva, que apenas as apliquem aos veículos matriculados no seu território quando estes sejam utilizados no seu tráfego nacional.

13 Parece portanto que a Directiva 85/3 tem precisamente por escopo aproximar, no sector dos transportes internacionais, as legislações nacionais cuja disparidade poderia ser de natureza a restringir a livre circulação de mercadorias no interior da

Comunidade. Nestas condições, a aplicação de uma legislação nacional que está em conformidade com os valores limites fixados pela directiva comunitária não pode ser considerada como uma medida de efeito equivalente a uma restrição quantitativa na acepção do artigo 30.° do Tratado.

14 Do que fica dito resulta que as disposições do Tratado relativas à livre circulação de mercadorias, à livre prestação de serviços e à política comum de transportes devem ser interpretadas no sentido de que não constituem impedimento à aplicação, aos veículos matriculados num outro Estado-membro, de uma regulamentação nacional que prescreve, em conformidade com a Directiva 85/3, uma altura máxima de quatro metros para todos os veículos ou reboques que possam circular no território nacional, mesmo que o referido limite não esteja previsto pelo Estado-membro de matrícula.

Quanto às despesas

15 As despesas em que incorreram o Governo do Reino da Bélgica, o Governo da República Italiana e a Comissão das Comunidades Europeias, que apresentaram observações ao Tribunal, não podem ser objecto de reembolso. Tendo o processo relativamente às partes no processo principal o carácter de um incidente levantado perante o tribunal nacional, cabe a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL (Sexta Secção),

pronunciando-se sobre a questão que lhe foi submetida pelo Politierechtbank de Harelbeke, por decisão de 4 de Junho de 1986, declara:

As normas do Tratado relativas à livre circulação de mercadorias, à livre prestação de serviços e à política comum de transportes devem ser interpretadas no sentido de que não impedem a aplicação, aos veículos matriculados num outro Estado-mem-

bro, de uma regulamentação nacional que prescreve, em conformidade com a Directiva 85/3, uma altura máxima de quatro metros para todos os veículos ou reboques admitidos a circular no território nacional, ainda que o mesmo limite não esteja previsto pelo Estado-membro de matrícula.

Kakouris Koopmans

Due Bahlmann Rodríguez Iglesias

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, a 11 de Junho de 1987.

O secretário

P. Heim

O presidente da Sexta Secção

C. Kakouris