RELATÓRIO PARA AUDIÊNCIA
apresentado no processo 241/86 *

I — Factos e tramitação processual

1. *Disposições legislativas aplicáveis*

a) *Legislação belga*

O decreto real belga de 15 de Março de 1968, na redacção que lhe foi dada pelo decreto real de 12 de Dezembro de 1975 (*Moniteur belge* 1975, p. 16518) e pelo Decreto Real de 16 de Novembro de 1984 (*Moniteur belge* 1985, p. 275), relativo ao regulamento geral sobre os requisitos técnicos a que devem obedecer os veículos automóveis e seus reboques, prevê no artigo 31.° que as dimensões dos veículos cujo pedido de homologação é anterior a 1 de Janeiro de 1986 não podem ultrapassar a altura de quatro metros

O n.° 1 do artigo 2.° delimita o âmbito de aplicação do decreto real do seguinte modo:

«Estão sujeitos às regras do presente regulamento geral os veículos automóveis que circulem com placa de matrícula belga, bem como os reboques belgas a eles atrelados».

No que se refere aos veículos matriculados no estrangeiro, o n.° 4 do artigo 2.° do decreto estabelece que estes veículos devem, para ser admitidos a circular na via pública na Bélgica, obedecer aos requisitos técnicos previstos na Convenção Internacional de Circulação Rodoviária e seus anexos, assinada em Genebra em 19 de Setembro de 1949, bem como aos previstos na regulamentação em vigor nos países de matrícula, nomeadamente em matéria de carga. Passa-se o mesmo com os reboques estrangeiros a eles atrelados ou atrelados a um veículo automóvel matriculado na Bélgica. Nos termos do artigo 23.° da Convenção Internacional de Circulação Rodoviária (*Pasinomie* 1954, p. 430) as dimensões e pesos máximos dos veículos admitidos a circular nas estradas de um Estado contratante são fixados na legislação nacional. O n.° 3 do artigo 46.° do decreto real de 1 de Dezembro de 1975, relativo ao regulamento geral sobre o seguro de circulação rodoviária dispõe que «a altura de um veículo carregado não pode ultrapassar quatro metros».

b) *Legislação comunitária*

Em 19 de Dezembro de 1984, o Conselho aprovou, nos termos dos artigos 75.° e 76.° do Tratado CEE, a Directiva 85/3 relativa aos pesos, às dimensões e a certas outras características técnicas de certos veículos rodoviários (JO 1985, L 2, p. 14; EE 07 F3 p. 228). Nos termos do n.° 1 do artigo 3.° da directiva, 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 dentro dos valores limites especificados no anexo I. Esta disposição é aplicável mesmo que a autoridade competente do Estado-membro no qual os veículos estão matriculados ou foram postos em circulação tenha autorizado limites que ultrapassem os que são fixados

* Língua do processo: neerlandês.

no anexo I. O anexo I estabelece, no ponto 1.3., a altura máxima de quatro metros para qualquer veículo.

Por fim, o artigo 7.° da directiva prevê que os Estados-membros tomem as medidas necessárias para dar cumprimento à directiva a partir de 1 de Julho de 1986 no que respeita à aplicação de todas as disposições, com excepção das do artigo 4.° e do Anexo II.

2. *Antecedentes do litígio no processo principal*

Em 16 de Agosto de 1985, a polícia belga mandou parar um camião com semi-reboque matriculado em França. O veículo era conduzido por Jacques Bodin sendo os Établissements Minguet & Thomas civilmente responsáveis enquanto empregadores. A polícia verificou que o veículo tinha uma altura que ultrapassava quatro metros, altura máxima permitida na Bélgica. Tais factos deram lugar a um processo contra Bodin e os Établissements Minguet & Thomas. Na audiência do Tribunal de Polícia de Harelbeke, os arguidos alegaram que, nos termos da legislação francesa, a altura máxima admitida era de 4,30 metros. Nessas circunstâncias invocaram o direito comunitário, especialmente disposições relativas à livre circulação de mercadorias, salientando que a aplicação, neste caso, da legislação belga relativa à altura máxima de veículos seria incompatível com estas disposições.

3. *Questões prejudiciais*

Por decisão de 4 de Junho de 1986, o Tribunal de Polícia de Harelbeke decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a título prejudicial, ao abrigo do artigo 177.° do Tratado CEE, a questão de saber se:

«é incompatível com as normas respeitantes à livre circulação de mercadorias e de serviços e com as disposições relativas aos transportes, contidas no Tratado CEE, a disposição de um decreto real, no caso concreto o n.° 1, 4.°, do artigo 31.° do decreto real belga de 15 de Março de 1968, que prescreve uma altura máxima de quatro metros para todos os veículos ou reboques no território de um Estado-membro, quando a exigência dessa altura máxima não existe nos outros Estados-membros».

4. *Tramitação processual*

A decisão de reenvio foi registada na Secretaria do Tribunal em 11 de Setembro de 1986.

Em conformidade com o artigo 20.° do Protocolo Relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da CEE, as observações escritas foram apresentadas por Jacques Bodin, arguido no processo principal, e por Éts Minguet & Thomas, enquanto parte civilmente responsável, representados por Luc van Dorpe, advogado em Courtrai, e Pierre van Herreweghe, advogado em Amiens, pelo Governo do Reino da Bélgica, representado por de Belder, director dos Assuntos Europeus no Ministério das Relações Externas, na qualidade de agente, pelo Governo da República Italiana representado por Luigi Ferrari Bravo, chefe do Serviço do Contencioso Diplomático, na qualidade de agente, assistido por Ivo M. Braguglia, advogado do Estado, bem como pela Comissão das Comunidades Europeias, representada por Thomas van Rijn, membro do seu Serviço Jurídico na qualidade de agente.

Por decisão de 29 de Janeiro de 1987, tomada nos termos dos n.os 1 e 2 do artigo 95.° do Regulamento Processual, o Tribunal atribuiu o processo à Sexta Secção.

Com base no relatório do juiz relator, ouvido o advogado-geral, o Tribunal decidiu iniciar a fase oral do processo sem instrução prévia. Convidou no entanto a Comissão a responder, por escrito, a uma questão.

II — Resumo das observações escritas apresentadas perante o Tribunal

Segundo *Bodin e Éts Minguet & Thomas*, o requisito técnico da altura máxima de quatro metros para todos os camiões seria arbitrário, uma vez que não existe qualquer necessidade técnica real. A aplicação deste requisito aos veículos matriculados noutro Estado-membro constituiria uma discriminação das empresas deste Estado-membro, bem como um entrave à livre circulação de mercadorias e à livre concorrência no mercado comum. A possibilidade de bloquear a entrada de camiões franceses na fronteira pelo facto de não obedecerem aos requisitos técnicos belgasteria como resultado que as empresas de transporte francesas não poderiam utilizar a maior parte do seu parque automóvel para o transporte no interior do mercado comum.

Bodin e Éts Minguet & Thomas referem-se, em especial, ao artigo 76.° do Tratado CEE, segundo o qual os Estados-membros não podem alterar as diversas disposições que regulam os transportes 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 desse Estado. Não existindo o limite de quatro metros noutros Estados-membros, a disposição em causa do decreto real belga teria como resultado beneficiar os transportadores nacionais.

O *Governo belga* limita-se a observar que a legislação belga está de acordo com a Directiva 85/3 e que a altura máxima admitida em outros Estados-membros, por exemplo, na Alemanha e nos Países Baixos, é igualmente de quatro metros.

O *Governo italiano* refere-se também à Directiva 85/3. Salienta que esta directiva estava já em vigor à data dos factos imputados a Bodin, ou seja, 16 de Agosto de 1985. Seguir-se-ia que a conformidade da disposição belga com a citada directiva esvaziaria de conteúdo a questão do Tribunal de Polícia.

Em seguida, o Governo italiano observa que é difícil imaginar que uma disposição nacional que garante a segurança rodoviária possa constituir uma medida de efeito equivalente a uma restrição quantitativa na acepção do artigo 30.° do Tratado. De qualquer modo, segundo o Governo italiano, a disposição nacional seria justificada por razões de «segurança pública» ou de «protecção da saúde e da vida das pessoas», mencionadas no artigo 36.° do Tratado.

Em primeiro lugar, a *Comissão* é de opinião que uma disposição com a do artigo 31.° do decreto real belga que proíbe a entrada no território nacional de veículos que não reúnam certos requisitos técnicos poderia ser considerada em princípio como uma medida de efeito equivalente na acepção do artigo 30.°. A Comissão observa que os veículos devem ser considerados como mercadorias abrangidas pelo artigo 30.° do Tratado e que, por conseguinte, a sua livre circulação na Comunidade é garantida. Além disso, a quantidade e a natureza das mercadorias que podem ser transportadas pelo veículo são directamente influenciadas pela regulamentação sobre a altura máxima. Porque tal disposição é aplicável aos veículos nacionais e aos provenientes de outros Estados-membros, deve-se, de acordo com a jurisprudência do Tribunal, examinar se é justificada por exigências imperativas relativas à eficácia dos controlos fiscais, à legalidade das transacções comerciais e à defesa dos consumidores. Se assim não for, como no caso em apreço, seria necessário verificar se a altura máxima de quatro metros prescrita para os

veículos se justifica por força do artigo 36.° do Tratado, particularmente por exigências relacionadas com a segurança rodoviária e a protecção da saúde pública. Tal poderá ser o caso, podendo o limite máximo estar dependente do estado de viadutos ou túneis e mesmo das pontes e estradas. Além disso, não haveria qualquer razão para supor que a proibição em causa fosse um meio de discriminação arbitrário ou um entrave disfarçado às trocas comerciais entre os Estados-membros.

Em segundo lugar, a Comissão argumenta que as normas do Tratado em matéria de livre prestação de serviços não são aplicáveis, uma vez que o artigo 61.° do Tratado precisa que a livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas disposições constantes do título relativo aos transportes. A este respeito, a Comissão afirma que este título não contém disposições susceptíveis de serem aplicadas ao caso vertente. Todavia, a Directiva 85/3 conteria uma norma comunitária relativa à altura máxima de veículos que é idêntica à norma belga.

Com base nestas considerações, a Comissão propõe que se responda da seguinte forma à questão colocada:

«As regras de direito comunitário, especialmente as disposições relativas à livre circulação de mercadorias, à livre prestação de serviços e ao transporte devem ser interpretadas no sentido de que não obstam à manutenção por um Estado-membro de uma disposição de direito interno que prescreva uma altura máxima de quatro metros para qualquer veículo ou reboque no território desse Estado, mesmo que esta altura máxima não exista em outros Estados-membros.»

T. Koopmans
Juiz relator