

INFORME PARA LA VISTA presentado en el asunto 241/86 *

I. Hechos y procedimiento

1. Disposiciones legislativas aplicables

a) Legislación belga

El Real Decreto belga de 15 de marzo de 1968, modificado por el Real Decreto de 12 de diciembre de 1975 (*Moniteur belge* 1975, p. 16518) y por el Real Decreto de 16 de noviembre de 1984 (*Moniteur belge* 1985, p. 275), que establece la normativa general sobre los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos automóviles y sus remolques, prevé en su artículo 31 que las dimensiones de los vehículos cuya solicitud de autorización es anterior al 1 de enero de 1986, no pueden exceder una altura de cuatro metros.

El apartado 1 del artículo 2 define el campo de aplicación del Real Decreto como sigue:

«Quedan sujetos a las disposiciones del presente Reglamento general, los vehículos automóviles que circulen con matrícula belga, así como los remolques belgas arrastrados por ellos» (*traducción no oficial*).

Por lo que se refiere a los vehículos matriculados en el extranjero, el apartado 4 del artículo 2 del Real Decreto establece que, para que estos vehículos puedan ser autorizados a circular por la vía pública en Bélgica, deben responder a las condiciones técnicas previstas por el Convenio internacional sobre la circulación por carretera y anexo, firmado en Ginebra el 19 de septiembre

de 1949, así como a las previstas por la normativa en vigor en los países de matriculación, principalmente en materia de carga. Lo mismo ocurre con los remolques extranjeros arrastrados por ellos, o por un vehículo automóvil matriculado en Bélgica. Según el artículo 23 del Convenio internacional sobre la circulación por carretera (*Pasynomie* 1954, p. 430), las dimensiones y pesos máximos de los vehículos autorizados para circular por las carreteras de un Estado contratante son fijadas por la legislación nacional. El artículo 46, apartado 3, del Real Decreto de 1 de diciembre de 1975 que establece la normativa general sobre la policía de circulación por carretera, dispone que «la altura de un vehículo cargado no puede exceder de cuatro metros».

b) Legislación comunitaria

El 19 de diciembre de 1984, el Consejo, en virtud de los artículos 75 y 76 del Tratado CEE, dictó la Directiva 85/3 relativa a los pesos, las dimensiones y otras características técnicas de determinados vehículos de carretera (DO 1985, L 2, p. 14; EE 07/03, p. 228). Según el apartado 1 del artículo 3 de esta directiva, los Estados miembros no podrán rechazar o prohibir el uso en su territorio en tráfico internacional de los vehículos matriculados o puestos en circulación en cualquier Estado miembro por razones relativas a pesos y dimensiones, si dichos vehículos son conformes con los valores límite especificados en el anexo I. Esta disposición es aplicable a pesar de que la autoridad competente del Estado miembro en que estén matriculados o puestos en circulación los vehículos, autorice límites que sobrepasen los que están fijados en el

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

anexo I. El anexo I indica en el punto 1.3 la altura máxima de cuatro metros para los vehículos de todo tipo.

Finalmente, el artículo 7 de la Directiva prevé que los Estados miembros adopten las medidas necesarias para atenerse a la directiva a partir del 1 de julio de 1986 en lo que se refiere a la aplicación de disposiciones distintas a las del artículo 4 y el anexo II.

2. *Antecedentes del litigio principal*

El 16 de agosto de 1985, la policía belga detuvo un camión con semirremolque matriculado en Francia. El vehículo iba conducido por el Sr. Jacques Bodin, del que eran civilmente responsables los establecimientos Minguet & Thomas, por su calidad de empresarios. La policía observó que el vehículo tenía una altura superior a los cuatro metros, que es la altura máxima autorizada en Bélgica. Estos hechos dieron lugar a un procedimiento penal contra el Sr. Bodin y los establecimientos Minguet & Thomas. En la vista del Tribunal de policía de Harelbeke, los inculcados afirmaron que, según la normativa francesa, la altura máxima admitida es de 4,30 metros. En tales circunstancias, invocaron el Derecho comunitario, en especial las disposiciones sobre la libre circulación de mercancías, alegando que la aplicación a ellos de la legislación belga sobre la altura máxima de los vehículos es incompatible con tales disposiciones.

3. *Cuestiones prejudiciales*

Mediante resolución de 4 de junio de 1986, el Tribunal de policía de Harelbeke decidió suspender la adopción de su decisión y plantear al Tribunal de Justicia, conforme al artículo 177 del Tratado CEE, con carácter prejudicial, la cuestión de:

«si una disposición de un Real Decreto, en el caso de autos, apartado 1.4 del artículo 31 del Real Decreto de 15 de marzo de 1968 que establece una altura máxima de

cuatro metros para todos los vehículos o remolques en el territorio de un Estado miembro, aun cuando esta altura máxima no existe en otros Estados miembros, es incompatible con las normas relativas a la libre circulación de mercancías y servicios y las disposiciones relativas a los transportes, tal y como se contienen en el Tratado CEE».

4. *Procedimiento*

La resolución de remisión tuvo entrada en la Secretaría del Tribunal el 11 de septiembre de 1986.

De conformidad con el artículo 20 del Protocolo sobre el Estatuto del Tribunal de Justicia de la CEE, han sido presentadas observaciones escritas por el Sr. Jacques Bodin, inculcado en el asunto principal, y los Éts Minguet & Thomas, civilmente responsables, representados por el Sr. Luc van Dorpe, Abogado de Courtrai, y el Sr. Pierre van Herreweghe, Abogado de Amiens; por el Gobierno del Reino de Bélgica, representado por el Sr. de Belder, Director de Asuntos Europeos en el Ministerio de Asuntos Exteriores, en calidad de Agente; por el Gobierno de la República Italiana, representado por el Sr. Luigi Ferrari Bravo, Jefe del Servicio del contencioso exterior, en calidad de Agente, asistido por el Sr. Ivo M. Braguglia, Abogado del Estado, así como por la Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. Thomas van Rijn, miembro de su Servicio Jurídico, en calidad de Agente.

Mediante decisión de 29 de enero de 1987, adoptada en aplicación de los apartados 1 y 2 del artículo 95 del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal ha remitido el asunto a la Sala Sexta.

Visto el informe del Juez Ponente y oído el Abogado General, el Tribunal decidió abrir la fase oral sin proceder a medidas previas de instrucción. Sin embargo, instó a la Comisión a responder, por escrito, a una pregunta.

II. Resumen de las observaciones escritas presentadas al Tribunal

Según el Sr. Bodin y los Éts Minguet y Thomas, si no existe una verdadera necesidad técnica, es arbitrario un requisito técnico de una altura máxima de cuatro metros para todos los camiones. La aplicación de este requisito a los vehículos matriculados en otro Estado miembro constituye una discriminación de las empresas de este Estado miembro, así como un obstáculo a la libre circulación de mercancías y a la libre competencia en el mercado común. La posibilidad de bloquear la entrada de los camiones franceses en la frontera por no responder a las condiciones técnicas belgas tendría como resultado que las empresas francesas de transporte no podrían utilizar la mayor parte de su parque de automóviles para el transporte por el interior del mercado común.

En particular, el Sr. Bodin y los Éts Minguet & Thomas se refieren al artículo 76 del Tratado CEE, según el cual los Estados miembros no pueden hacer que las diferentes disposiciones que regulen los transportes produzcan efectos que directa o indirectamente desfavorezcan a los transportistas de los demás Estados miembros, con respecto a los transportistas nacionales. Al no existir en otros Estados miembros el máximo de cuatro metros, la disposición litigiosa del Real Decreto belga tiene como efecto beneficiar a los transportistas nacionales.

El *Gobierno belga* se limita a observar que la legislación belga se atiene a la Directiva 85/3 y que la altura máxima admitida en otros Estados miembros, por ejemplo en Alemania y en los Países Bajos, es igualmente de cuatro metros.

El *Gobierno italiano* se refiere asimismo a la Directiva 85/3. Subraya que esta directiva ya estaba en vigor en la fecha de los hechos imputados al Sr. Bodin, a saber, el 16 de

agosto de 1985. De ello se deduce que la conformidad de la disposición belga con la mencionada directiva podría dejar sin objeto la cuestión del Tribunal de policía.

A continuación, el Gobierno italiano observa que es difícil imaginar que una disposición nacional que garantice la seguridad en la carretera pudiera constituir una medida de efecto equivalente a una restricción cuantitativa en el sentido del artículo 30 del Tratado. En cualquier caso, según el Gobierno italiano, la disposición nacional se ve justificada por razones de «seguridad pública» o de «protección de la salud y de la vida de las personas», tal y como se mencionan en el artículo 36 del Tratado.

La *Comisión* entiende, en primer lugar, que una disposición del estilo del artículo 31 del Real Decreto belga, que prohíbe la entrada en el territorio nacional de aquellos vehículos que no reúnan ciertos requisitos técnicos podría considerarse en principio como una medida de efecto equivalente en el sentido del artículo 30. La Comisión observa que los vehículos han de considerarse como mercancías cubiertas por el artículo 30 del Tratado y, que, por consiguiente, está garantizada su libre circulación dentro de la Comunidad. Además, la cantidad y la naturaleza de las mercancías que pueden ser transportadas por el vehículo estarían en relación directa con la disposición sobre la altura máxima. Dado que tal disposición es aplicable a los vehículos nacionales y a los que provienen de otros Estados miembros, según la jurisprudencia del Tribunal, habría que ver si está justificada por exigencias imperativas dirigidas a asegurar la eficacia de los controles fiscales, la lealtad de las operaciones comerciales y la defensa de los consumidores. Si, como en el supuesto de autos, no es éste el caso, habría que verificar si la altura máxima de cuatro metros impuesta por los vehículos se justifica en virtud del artículo 36 del Tratado, principalmente por exi-

gencias vinculadas a la seguridad en carretera y a la protección de la salud pública. Éste podría ser el caso, debido a que el máximo podría estar en función del estado de los viaductos o túneles, e incluso de los puentes y de las carreteras. Además, no hay ninguna razón para suponer que la prohibición en cuestión sería un medio de discriminación arbitraria o una traba encubierta de los intercambios entre los Estados miembros.

En segundo lugar, la Comisión alega que las disposiciones del Tratado en materia de libre circulación de servicios no son de aplicación, por precisar el artículo 61 del Tratado que la libre circulación de servicios, en materia de transportes, se rige por las disposiciones del título relativo al transporte. A este respecto, la Comisión declara que este título no supone disposiciones susceptibles de ser aplicadas en el caso de autos. Sin embargo, la Directiva 85/3 contiene una

norma comunitaria sobre la altura máxima de los vehículos que es idéntica a la norma belga.

Según estas consideraciones, la Comisión propone responder como sigue a la cuestión planteada:

«Las normas de Derecho comunitario, sobre todo las disposiciones relativas a la libre circulación de mercancías, a la libre circulación de servicios y al transporte, deben interpretarse en el sentido de que no constituyen obstáculo al mantenimiento por un Estado miembro de una disposición de Derecho interno que impone una altura máxima de cuatro metros a todo vehículo o remolque en el territorio de este Estado, aun cuando esta altura máxima no exista en otros Estados miembros.»

T. Koopmans
Juez Ponente