ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)
29 de Maio de 1997 *

No processo C-329/95,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.° do Tratado CE, pelo Länsrätten i Stockholms län (Suécia), destinado a obter, num processo administrativo introduzido pela

VAG Sverige AB,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação da Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques (JO L 42, p. 1; EE 13 F1 p. 174), e dos artigos 30.° e 36.° do Tratado CE,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: J. C. Moitinho de Almeida, presidente de secção, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet e M. Wathelet (relator), juízes,

advogado-geral: G. Tesauro,
secretário: H. von Holstein, secretário adjunto,

* Língua do processo: sueco.

vistas as observações escritas apresentadas:

— em representação da VAG Sverige AB, por Ulf Roos, ingenjör, e Carl Riben, bolagsjurist, assistidos por Francis Herbert, advogado no foro de Bruxelas,

— em representação do Governo sueco, por Lotty Nordling, rättschef no Departamento do Comércio Externo do Ministério dos Negócios Estrangeiros, na qualidade de agente,

— em representação do Governo alemão, por Ernst Röder, Ministerialrat no Ministério Federal da Economia, na qualidade de agente,

— em representação do Governo francês, por Catherine de Salins, subdirectora na Direcção dos Assuntos Jurídicos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, e Régine Loosli-Surrans, encarregada de missão na mesma direcção, na qualidade de agentes,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por Michel Nolin e Knut Simonsson, membros do Serviço Jurídico, na qualidade de agentes,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações da VAG Sverige AB, representada por Francis Herbert, do Governo sueco, representado por Lotty Nordling, do Governo alemão, representado por Bernd Kloke, Oberregierungsrat no Ministério Federal da Economia, na qualidade de agente, do Governo francês, representado por Régine Loosli-Surrans, e da Comissão, representada por Michel Nolin e Knut Simonsson, na audiência de 23 de Janeiro de 1997,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 20 de Fevereiro de 1997,

profere o presente

Acórdão

1 Por decisão de 13 de Outubro de 1995, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 19 de Outubro seguinte, o Länsrätten i Stockholms län submeteu, nos termos do artigo 177.° do Tratado CE, três questões prejudiciais relativas à Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques (JO L 42, p. 1; EE 13 F1 p. 174, a seguir «Directiva 70/156» ou «directiva-quadro»), e aos artigos 30.° e 36.° do Tratado CE.

2 Essas questões foram suscitadas no quadro de um processo administrativo introduzido pela VAG Sverige AB, agente geral na Suécia dos veículos das marcas Audi e Volkswagen, contra a recusa de matrícula, pelo Länsstyrelsen i Stockholms län (a seguir «prefeitura da região de Estocolmo»), de um veículo novo do tipo Audi A 4.

3 A regulamentação comunitária em matéria de veículos a motor compõe-se, por um lado, de uma directiva-quadro, a Directiva 70/156, que organiza um processo de recepção comunitária e, por outro, de mais de quarenta directivas ditas «especiais», que harmonizam as regras técnicas. Essa regulamentação permite que os construtores de veículos do tipo M1, isto é, dos veículos afectados ao transporte de pessoas, comportando, além do lugar do condutor, oito lugares sentados, no máximo, obtenham, junto das autoridades de um Estado-Membro, uma aprovação válida em todos os Estados-Membros («recepção comunitária») para um modelo («tipo de veículo»), se este corresponder às especificações de cada uma das directivas especiais. Até 31 de Dezembro de 1995, os construtores podiam optar pelo sistema da recepção comunitária ou pelo da recepção nacional. A partir de então, o sistema da recepção comunitária tornou-se obrigatório, substituindo os processos e as normas técnicas nacionais.

4 Por força da Directiva 70/156, tal como alterada, por último, na época dos factos do processo principal, pela Directiva 92/53/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992 (JO L 225, p. 1), o pedido de recepção comunitária é apresentado pelo fabricante à autoridade competente de um Estado-Membro (artigo 3.°, n.° 1). Nenhum pedido relativo a um modelo de veículo, sistema, componente ou unidade técnica pode, aliás, ser apresentado a mais do que um Estado-Membro (artigo 3.°, n.° 5). Esse pedido é acompanhado de um «*dossier* de fabrico» e, caso seja necessário, de fichas de recepção que tenham sido já obtidas nos termos de cada uma das directivas especiais (artigo 3.°, n.^{os} 1 e 2).

5 Até ao momento em que a recepção comunitária é concedida ou recusada, o *dossier* relativo a cada directiva especial é posto à disposição das autoridades competentes em matéria de recepção do referido Estado-Membro (artigo 3.°, n.° 1). Estas autoridades preenchem uma ficha de recepção na qual se atesta que o modelo de veículo em causa é conforme com as informações contidas no «*dossier* de fabrico» e satisfaz as exigências técnicas prescritas por cada uma das directivas especiais (artigo 4.°, n.^{os} 1 e 3). A ficha assim preenchida é enviada ao requerente (artigo 4.°, n.° 3).

6 Nesta base, o fabricante emite um certificado de conformidade para cada veículo da série, pelo qual atesta que o veículo é conforme com o modelo recepcionado (artigo 6.°, n.° 1).

7 O artigo 7.°, n.° 1, prevê que «Cada Estado-Membro deve matricular ou permitir a venda ou a entrada em serviço de veículos novos, por motivos relacionados com a respectiva construção e funcionamento se, e só se, esses veículos estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido.»

8 Todavia, o n.° 3 da mesma disposição acrescenta que, «Se um Estado-Membro determinar que veículos, componentes ou unidades técnicas de um dado modelo constituem um sério risco para a segurança rodoviária, embora acompanhadas de um certificado de conformidade válido ou devidamente marcados, esse Estado-

-Membro pode, durante um período máximo de seis meses, recusar matricular tais veículos ou proibir a venda ou a entrada em serviço no seu território de tais veículos, componentes ou unidades técnicas. Esse Estado-Membro deve notificar imediatamente os outros Estados-Membros e a Comissão desse facto, indicando os fundamentos da sua decisão. Se o Estado-Membro que tiver concedido a recepção contestar a existência do risco para a segurança rodoviária que lhe foi notificado, os Estados-Membros interessados esforçar-se-ão por resolver o diferendo. A Comissão deve ser mantida informada e, se necessário, proceder às necessárias consultas com a finalidade de chegar a uma solução».

9 Em 24 de Maio de 1995, a prefeitura da região de Estocolmo recusou matricular um veículo novo de tipo Audi A 4. Tendo o fabricante optado pelo sistema da recepção comunitária, esse veículo estava, contudo, devidamente munido de um certificado de conformidade comunitário. A prefeitura fundamentou a sua recusa pelo facto de faltar o certificado de conformidade nacional, atestando que a família de motores à qual pertencia o veículo em causa satisfazia as condições fixadas pelo bilavgasförordningen (regulamento sueco relativo aos gases de escape, a seguir «BAF»). Ora, o artigo 12.°, primeiro parágrafo, § 9, da bilregisterkungörelsen (decreto sueco relativo à matrícula de veículos) subordina a matrícula à apresentação de um certificado de conformidade nacional, para além do certificado de conformidade comunitário.

10 A exigência de um certificado nacional está relacionada com o sistema sueco de controlo dos veículos e de responsabilidade do fabricante. Todo o fabricante que pretenda comercializar automóveis na Suécia deve comprometer-se a assumir gratuitamente o encargo com a reparação dos veículos que, aquando de um controlo oficial, não correspondam já às normas em matéria de emissão de gases de escape. Este compromisso não abrange, todavia, os veículos de particulares com mais de cinco anos ou que tenham percorrido mais de 80 000 km. Em caso de defeito grave, pode ser exigido do fabricante que altere à sua custa certas partes do sistema antipoluição. Em casos extremos, o fabricante pode ser obrigado a chamar o conjunto dos veículos do mesmo tipo (processo dito de «recall»). A fim de garantir a boa execução desses compromissos, a regulamentação sueca impõe aos construtores de veículos fabricados no estrangeiro que designem um representante oficial na Suécia.

11 O certificado nacional sueco e o registo a ele relativo têm por objectivo classificar os veículos numa família de motores, o que permite que as autoridades competentes disponham das informações necessárias sobre os veículos defeituosos para efectivar a responsabilidade do fabricante.

12 O pedido de certificado nacional deve ser apresentado pelo fabricante por ocasião da saída de um novo modelo de veículo e é válido para uma «família de motores», isto é, para uma categoria de veículos que tenham motor similar (artigo 2.° do BAF). O fabricante escolhe ele próprio a família de motores em que o novo modelo de viatura será classificado.

13 As condições fixadas pelo BAF consideram-se preenchidas quando a família dos motores à qual pertence o veículo em causa beneficia de uma autorização que emane de uma autoridade no seio do Espaço Económico Europeu (artigo 6.°, segundo parágrafo, do BAF). Consequentemente, quando um tipo de veículo foi objecto de recepção comunitária, as autoridades suecas não procedem a novo controlo para verificar concretamente se ele satisfaz as normas nacionais em matéria de emissão de gases de escape.

14 A emissão do certificado nacional não deixa de estar subordinada à apresentação de um *dossier* específico, que coincide em larga escala com o já apresentado pelo fabricante para obter a recepção comunitária, bem como ao pagamento de diversos direitos cujo montante total se eleva a cerca de 200 SKR por veículo vendido.

15 Perante o Länsrätten i Stockholms län, a VAG Sverige AB alegou que a interpretação da regulamentação sueca dada pela prefeitura da região de Estocolmo era contrária ao direito comunitário e, nomeadamente, à directiva-quadro.

16 Foi neste contexto que o Länsrätten i Stockholms län submeteu ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) A exigência de um certificado nos termos do bilregisterkungörelsen sueco é compatível com as disposições da Directiva 70/156/CEE do Conselho, na sua redacção actual?

2) No caso de resposta afirmativa à questão 1, a exigência em causa é compatível com o artigo 30.° do Tratado de Roma ou constitui uma 'medida de efeito equivalente'?

3) No caso de a resposta à questão 1 ser afirmativa e a resposta à questão 2 ser a de que a medida deve ser considerada como 'medida de efeito equivalente', pode a exigência sueca do certificado ser mantida com base no artigo 36.°?»

Quanto à primeira questão

17 Pela sua primeira questão, o órgão jurisdicional pergunta em substância se a Directiva 70/156 deve ser interpretada no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional que subordina a matrícula de veículos a motor munidos de um certificado de conformidade comunitário válido à apresentação de um certificado nacional que ateste a sua conformidade com as exigências nacionais em matéria de gases de escape.

18 Resulta dos n.^{os} 1 e 3 do artigo 7.° da Directiva 70/156 que um Estado-Membro só pode recusar a matrícula de um veículo munido de um certificado comunitário válido se demonstrar que ele compromete gravemente a segurança rodoviária.

Além disso, tal recusa não pode exceder seis meses e o Estado-Membro que tomar tal decisão deve imediatamente advertir os outros Estados-Membros e a Comissão.

19 Fora dessa hipótese muito circunstanciada, as disposições da Directiva 70/156 não prevêem qualquer possibilidade de recusar a matrícula de veículos novos munidos de um certificado comunitário de conformidade válido.

20 Deve declarar-se que uma regulamentação nacional como a que está em causa no processo principal não preenche as condições da derrogação prevista pelo artigo 7.°, n.° 3. Com efeito, a recusa de matrícula prevista nessa derrogação está relacionada com considerações atinentes à protecção do ambiente, e não a motivos respeitantes à segurança rodoviária.

21 O Governo sueco alega todavia que, ao longo das negociações relativas à adesão do Reino da Suécia à União Europeia, os representantes desta última declararam que, na falta de disposições comunitárias sobre a responsabilidade dos fabricantes, o Reino da Suécia poderia conservar o seu sistema, no respeito das directivas em matéria de responsabilidade decorrente dos produtos e da segurança dos produtos.

22 Contudo, há que salientar que nenhuma disposição do Acto relativo às condições de adesão do Reino da Noruega, da República da Áustria, da República da Finlândia e do Reino da Suécia e às adaptações dos Tratados em que se funda a União Europeia (JO 1994, C 241, p. 21) isenta o Reino da Suécia do respeito da Directiva 70/156, nem retarda a sua aplicação em relação a ele. O anexo XII, que concretiza as medidas transitórias em matéria de ambiente referidas no artigo 112.° do acto de adesão, não menciona, com efeito, aquela directiva.

23 De resto, deve recordar-se que as declarações que figuram numa acta têm um valor limitado, no sentido de que não podem ser tomadas em consideração para efeitos de interpretação de uma disposição de direito comunitário quando o conteúdo da declaração não encontre qualquer expressão no texto da disposição em causa, não tendo, assim, relevância jurídica (v. acórdão de 26 de Fevereiro de 1991, Antonissen, C-292/89, Colect., p. I-745, n.° 18).

24 Tendo em conta as considerações que precedem, deve responder-se à primeira questão que a Directiva 70/156 deve ser interpretada no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional que subordina a matrícula de veículos a motor munidos de um certificado de conformidade comunitário válido à apresentação de um certificado nacional que ateste a sua conformidade com as exigências nacionais em matéria de gases de escape.

Quanto às segunda e terceira questões (artigos 30.° e 36.° do Tratado)

25 Tendo em conta a resposta dada à primeira questão, não há que responder às segunda e terceira questões.

Quanto às despesas

26 As despesas efectuadas pelos Governos sueco, alemão e francês, bem como pela Comissão das Comunidades Europeias, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

pronunciando-se sobre as questões submetidas pelo Länsrätten i Stockholms län, por decisão de 13 de Outubro de 1995, declara:

A Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques, tal como alterada pela Directiva 92/53/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992, deve ser interpretada no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional que subordina a matrícula de veículos a motor munidos de um certificado de conformidade comunitário válido à apresentação de um certificado nacional que ateste a sua conformidade com as exigências nacionais em matéria de gases de escape.

Moitinho de Almeida Gulmann Edward

Puissochet Wathelet

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 29 de Maio de 1997.

O secretário

R. Grass

O presidente da Quinta Secção

J. C. Moitinho de Almeida