fica-se, nos termos do artigo 36.° do Tratado, na medida em que, por um lado, ao visar os veículos postos em circulação antes da matrícula, ela se torna necessária para atingir os objectivos da protecção da saúde e da vida das pessoas e, por outro lado, se aplique sem que seja feita distinção entre a origem nacional ou importada dos veículos em causa.

De qualquer forma, é inadmissível, face aos artigos já citados, a imposição de um controlo técnico cuja única finalidade é obter do detentor do veículo importado uma simples declaração escrita relativa às condições de utilização do veículo.

2. A taxa cobrada aquando do controlo técnico obrigatório, contrário aos artigos 30.° e seguintes do Tratado, é, ela própria, contrária ao Tratado.

3. A taxa cobrada aquando do controlo técnico prévio à matrícula de um veículo importado e justificado face ao artigo 36.° do Tratado é conforme ao Tratado desde que o seu valor não seja superior ao da taxa cobrada, em idênticas circunstâncias, a um veículo de origem nacional.

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL G. FEDERICO MANCINI apresentadas em 7 de Maio de 1986 *

Senhor Presidente,
Senhores Juízes,

1. No quadro de um processo que opõe Bernhard Schloh à SPRL Auto contrôle technique, o «juge de paix» do terceiro cantão de Schaerbeek (Bélgica) solicita-vos uma interpretação dos artigos 30.° e 13.° do Tratado CEE, para efeitos de aplicação das modalidades estabelecidas pela lei belga para a admissão e a matrícula dos veículos importados. Mais exactamente, o juiz *a quo* pretende saber se são compatíveis com o Tratado as normas nacionais que exigem que os veículos provenientes de um Estado-membro e munidos de um certificado de conformidade sejam sujeitos a controlos técnicos e se, pela realização destes, é legítima a cobrança de uma taxa.

No início de 1979, B. Schloh, cidadão alemão residente na Bélgica e funcionário do Conselho das Comunidades Europeias, comprou na República Federal da Alemanha um automóvel misto (ou seja, utilizável no transporte de pessoas e de carga), de marca Ford, modelo Granada, que, segundo parece, foi pela primeira vez colocado em circulação a 19 de Janeiro do mesmo ano. Pretendendo importar o automóvel para o seu país de residência, B. Schloh obteve em 13 de Fevereiro de 1979 um certificado com-

* Tradução do italiano.

provativo da conformidade do seu automóvel com os tipos de veículos autorizados na Bélgica, emitido pela SA Ford Motor Company de Antuérpia. A 20 de Março do mesmo ano apresentou o automóvel na sede da sociedade Auto contrôle technique, que é a entidade reconhecida pelo Ministério das Comunicações para proceder à verificação técnica necessária para que o veículo possa ser matriculado. A verificação, pela qual o proprietário do veículo pagou uma taxa de 500 BFR, efectuou-se em 22 de Março de 1979.

Quatro dias mais tarde, B. Schloh foi convidado a submeter o seu automóvel a um segundo controlo técnico e informado de que naquela ocasião deveria apresentar a declaração relativa à utilização do veículo. Por carta de 2 de Abril de 1979, B. Schloh enviou a referida declaração à sociedade; assinalou, todavia, que o controlo requerido se lhe afigurava abusivo, tendo pedido o respectivo adiamento para uma data posterior a 23 de Abril. A Auto contrôle technique respondeu a 30 de Maio de 1979, sublinhando que, nos termos da legislação em vigor, o veículo devia ser submetido a uma inspecção técnica «não obstante o controlo efectuado em 22 de Março de 1979 para a obtenção do certificado de conformidade». A nova verificação efectuou-se, assim, em 11 de Junho e em resultado, e após prévio pagamento de outros 500 BFR, foi concedida a B. Schloh uma licença de circulação válida por quatro anos.

No mesmo dia, porém, B. Schloh dirigiu-se ao ministro das Comunicações, para que este verificasse se o segundo controlo técnico de um veículo novo era realmente compatível com a legislação belga, ao mesmo tempo que se reservou o direito de averiguar da compatibilidade desta última com o direito comunitário, através do processo previsto no artigo 177.° do Tratado CEE. A 17 de Agosto de 1979 o ministro respondeu-lhe sustentando que o processo seguido era correcto: qualquer veículo importado em estado de usado — afirmou — deveria ser submetido a um controlo técnico antes de ser matriculado, ao passo que para os veículos mistos se encontrava previsto um segundo controlo «antes de ser recolocado em circulação em nome do novo possuidor», portanto, «após a matrícula». Legais se deveriam considerar igualmente os pedidos de uma declaração relativa à utilização do veículo e o pagamento de uma taxa.

Perante estes factos, B. Schloh decidiu recorrer às vias legais. Recorreu em vão ao Conseil d'État e ao «juge de paix» do quarto cantão de Bruxelas (ambos os recursos, ainda que por razões diferentes, foram declarados inadmissíveis), após o que intentou a acção que está na base do presente processo contra a Auto contrôle technique no Tribunal de Primeira Instância («juge de paix») do Terceiro Cantão de Schaerbeek, a fim de obter o reembolso das quantias pagas por ocasião dos dois controlos. Decidindo em última instância, nos termos do artigo 617.°, n.° 1, do Code judiciaire (causas de valor inferior a 15 000 BFR), o juiz *a quo* suspendeu a instância e, ao abrigo do artigo 177.° do Tratado CEE, submeteu-vos as seguintes questões prejudiciais:

«1) Devem os artigos 30.° e/ou 13.° do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia ser interpretados de forma a que:

— uma disposição do direito de um Estado-membro que exige que um automóvel novo do tipo «automóvel misto», construído e importado de outro Estado-membro e colocado em livre circulação, e que foi objecto de uma verificação/controlo técnico, vindo, dias mais tarde, a ser sujeito a uma nova verificação/controlo técnico, pelo facto de se tratar

de um automóvel misto, constitua uma medida de efeito equivalente a restrições quantitativas à importação (artigo 30.°) e/ou

— a mesma disposição do direito de um Estado-membro que exige o pagamento de duas vezes uma certa quantia para as duas verificações/ /controlos técnicos, seja um encargo de efeito equivalente a direito aduaneiros (artigo 13.°)?

2) Devem os artigos 30.° e/ou 13.° do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia ser interpretados de forma a que:

— uma disposição do direito de um Estado-membro que exige que um automóvel novo (do tipo «automóvel misto» ou não), produzido e importado de outro Estado-membro e colocado em livre circulação, e dotado de um certificado de conformidade, deve ser sujeito a uma verificação/ /controlo técnico, constitua uma medida de efeito equivalente a restrições quantitativas à importação (artigo 30.°) e/ou

— a mesma disposição do direito de um Estado-membro que exige o pagamento de uma certa quantia para essa verificação/controlo técnico, seja um encargo de efeito equivalente a direitos aduaneiros (artigo 13.°)?»

2. Para melhor compreender as questões é útil resumir a legislação belga em vigor na altura dos factos e recordar a legislação comunitária aplicável. A primeira está contida no decreto real de 31 de Dezembro de 1953, diversas vezes alterado, que regula a matrícula dos automóveis (*Moniteur belge* de 9.1.1954), e no decreto real de 15 de Março de 1968, que contém a regulamentação geral dos requisitos técnicos a que devem obedecer os veículos e respectivos reboques (*Moniteur belge* de 28.3.1968).

Resulta destas fontes que a matrícula com placa belga de um veículo importado está sujeita à apresentação de vários documentos e deve ser antecedida ou seguida de diversos controlos técnicos, consoante se trate de um veículo novo ou usado. Em primeiro lugar, qualquer veículo destinado a circular deve estar em conformidade com o protótipo homologado pelo ministro das Comunicações. No caso dos veículos importados, a prova da conformidade pode ser feita de três formas. Para os veículos «novos» e homologados, a prova de conformidade consiste no certificado emitido pelo construtor ou pelo seu agente, ao passo que os veículos novos, mas não correspondentes ao protótipo, devem ser submetidos a uma verificação individual. No que respeita aos veículos «usados», o proprietário deve obter o certificado de conformidade e apresentar o veículo à entidade que efectua o controlo; na sequência de um controlo através do qual verifica se foram respeitadas as disposições legais, esta última concede-lhe a licença de circulação.

Os dois decretos determinam a sujeição a controlo técnico dos: a) veículos «novos» antes de serem pela primeira vez colocados em circulação, incluindo os veículos mistos e com excepção dos veículos de utilização particular; b) veículos automóveis cuja matrícula tenha sido solicitada por parte de um novo possuidor; c) veículos automóveis importados (é oportuno assinalar que, em 1 de Abril de 1979, posteriormente portanto à primeira verificação a que foi sujeito o veículo de B. Schloh, a obrigação de sujeitar este tipo de veículos, ainda que «novos», a controlos prévios à matrícula foi suprimida); d) veículos automóveis que tenham mudado

de proprietário, incluindo os veículos mistos e com excepção dos veículos de utilização particular.

Os veículos automóveis estão, além disso, sujeitos a controlos técnicos de periodicidade anual, sendo os veículos de exclusiva utilização particular deles dispensadas durante os quatro primeiros anos. Da mesma dispensa beneficiam os veículos mistos, desde que o proprietário tenha feito declaração expressa por ocasião do primeiro controlo técnico.

Deve igualmente recordar-se que a directiva-quadro e as directivas específicas têm em vista uma harmonização, dita «opcional»; quer dizer, os Estados são autorizados a manter as suas normas em vigor a par das normas comunitárias (1.° e 2.° considerandos da Directiva 70/156). É assim possível que continuem a coexistir veículos do mesmo tipo com características diversas e que por isso a sua circulação no interior da Comunidade venha a deparar no futuro com alguns obstáculos. Consciente deste facto, a Comissão dirigiu aos Estados-membros em 20 de Setembro de 1984 uma comunicação relativa às «formalidades de homologação e de matrícula dos veículos importados de outro Estado-membro e sua compatibilidade com o direito comunitário».

3. A disciplina comunitária baseia-se nas normas do Tratado sobre livre circulação de mercadorias e foi consagrada nas directivas de harmonização das legislações nacionais que, para este sector, são mais de cinquenta: uma de carácter geral e as outras relativas aos componentes dos veículos motorizados. A Directiva-quadro 70/156, de 6 de Fevereiro de 1970 (JO L 42, p. 1; EE 13, fasc. 1, p. 174), prevê a criação de um processo que permitirá aos construtores obter em qualquer Estado-membro uma homologação («recepção» na tradução portuguesa da directiva) válida para todo o território da Comunidade; daqui resulta que os veículos relativamente aos quais os construtores certifiquem a conformidade poderão ser livremente comercializados em todos os Estados. Tal processo só será aliás aplicável quando todos os componentes e características que figuram na ficha de homologação CEE anexa à directiva-quadro forem harmonizados por directivas específicas: tal ainda não aconteceu, até ao presente, com os pneumáticos, os vidros de segurança, a dimensão e a massa.

4. Afirmei que a legislação belga — como, de resto, a de outros Estados-membros — faz a distinção entre veículos «novos» e veículos «usados». Resulta da decisão de reenvio que a questão em litígio no processo principal é o estado do veículo importado: no entender do autor, seria novo e, na opinião da ré, usado. O juiz *a quo* — que, de acordo com a jurisprudência do Tribunal, é o único órgão competente para apreciar os factos (acórdãos de 9 de Julho de 1969, processo 10/69, Portelange, Recueil 1969, p. 315, n.os 5 a 7, de 23 de Janeiro de 1975, Hulst, processo 51/74, Recueil 1975, p. 79, n.° 12, de 5 de Outubro de 1977, processo 5/77, Tedeschi, Recueil 1977, p. 1555, n.° 17, de 16 de Março de 1978, processo 117/77, Bestuur v/h Algemeen Ziekenfonds, Recueil 1978, p. 825, n.os 6 e 7, de 29 de Novembro de 1978, processo 83/78, Pigs Marketing Board, Recueil 1978, p. 2347, n.° 25, de 15 de Novembro de 1979, Denkavit Futtermittel GmbH, pro-

cesso 36/79, Recueil 1979, p. 3439, n.° 12, de 14 de Fevereiro de 1980, processo 53/79, Damiani, Recueil 1980, p. 273, n.° 5, e, finalmente, de 20 de Março de 1986, processo 35/85, Tissier, Recueil 1986, p. 1207, n.° 9) — optou claramente pela primeira tese.

5. No nosso processo, apresentaram observações escritas a Comissão das Comunidades Europeias e o Governo dinamarquês. O Governo belga, em contrapartida, respondeu a algumas perguntas que lhe foram feitas pelo Tribunal.

É imperioso, aliás, entendermo-nos sobre este ponto. O significado de «novo» e de «usado» não coincide com o sentido literal do termo, sendo, respectivamente, mais amplo e mais restrito. Com efeito, o caso de que nos ocupamos entra na categoria das importações ditas «paralelas», isto é, realizadas por sujeitos que se abastecem nos revendedores do país de produção ou de outros países, a fim de exportar ou reimportar o veículo para qualquer Estado-membro (ver despacho do presidente de 7 de Junho de 1985, processo 154/85 R, Comissão/Itália, Recueil 1985, p. 1753). Ora, no que respeita a estas operações, é certo que o veículo pela primeira vez colocado em circulação não se considera usado, ainda que algumas burocracias (como a italiana) lhe chamem, bizarramente, «usado com zero quilómetros». Acrescente-se que, segundo as normas e as práticas seguidas em numerosos Estados-membros, é considerado como «novo», em termos de estado de conservação, o veículo provisoriamente matriculado no estrangeiro (por exemplo, para a exportação com placa alfandegária, que permite a sua transferência do país exportador, mas não a sua circulação, ou com a placa de trânsito, que lhe permite, em contrapartida, circular).

Responderei, portanto, às questões segundo a óptica do juiz *a quo* para quem «novo» não tem o sentido de «acabado de sair da fábrica», mas sim o significado acabado de expor; dos problemas relativos aos veículos «usados» apenas me ocuparei no final destas conclusões, para completar o meu raciocínio.

Manda a boa lógica que se analise, antes de tudo, o problema suscitado na questão, ou seja, indagar se, de acordo com o direito comunitário, será legítimo, antes da matrícula, sujeitar a controlo técnico um veículo novo, importado de outro Estado-membro e munido de um certificado de conformidade. Pois bem, se tal certificado foi emitido no Estado de importação, parece-me óbvio que qualquer controlo técnico que torne a matrícula mais difícil ou mais onerosa constitui uma medida contrária ao artigo 30.° e não justificada à face do artigo 36.° De facto, o certificado atesta que o veículo está em conformidade com o tipo homologado no país em que será utilizado; ou, por outras palavras, que corresponde às normas de segurança aplicáveis aos veículos matriculados ou a matricular nesse país.

Mas diga-se o mesmo do veículo cujo certificado de conformidade tem como referência o tipo homologado no Estado exportador, pelo menos nos casos em que esse Estado estabelece requisitos técnicos que estão em conformidade com as directivas comunitárias ou equivalentes às que são exigidas no país de importação. Aplica-se aqui, segundo me parece, o princípio consagrado no acórdão de 17 de Dezembro de 1981, Frans-Nederlandse Maatschappij voor Biologische Producten BV, processo 272/80, Recueil 1981, p. 3277, n.° 14, segundo o qual as autoridades nacionais não podem exigir a realização de controlos técnicos desnecessá-

rios, quando já se tenham efectuado noutro Estado-membro e os resultados respectivos estejam — ou, a seu pedido, possam estar — à sua disposição.

6. A primeira questão diz respeito à compatibilidade com o direito comunitário de uma norma que sujeita os veículos importados, munidos de um certificado de conformidade no país de importação ou de exportação a um segundo controlo técnico, pouco tempo depois da realização do primeiro. Pelos motivos acabados de expor, também esta inspecção, na medida em que tem como finalidade verificar a conformidade de um veículo novo, ainda que misto, constitui uma medida de efeito equivalente a uma restrição quantitativa. A ré objecta afirmando que essa inspecção é igualmente do interesse do proprietário, dado que é por ocasião da sua realização que ele apresenta a declaração necessária para equiparar um veículo misto a um veículo de utilização particular, dispensando-o assim do controlo anual durante os quatro primeiros anos. Esta tese é, porém, insustentável. A referida declaração, de facto, não exige nenhum controlo técnico do veículo e pode perfeitamente ser feita juntamente com o pedido de matrícula.

Assente que os controlos técnicos dos veículos novos e importados são proibidos pelo artigo 30.° e injustificados à face do artigo 36.°, devem considerar-se igualmente incompatíveis com o direito comunitário as taxas cobradas pela sua realização. Neste sentido, ver os acórdãos de 28 de Março de 1979, processo 179/78, Rivoira, Recueil 1979, p. 1157, n.° 14, e de 15 de Dezembro de 1976, processo 35/76, Simmenthal, Recueil 1976, p. 1871, n.° 22.

7. Para completar o meu raciocínio, e tendo em conta as opiniões que nesta perspectiva expressaram o Governo dinamarquês e, durante a audiência, a Comissão, pode ser oportuno apreciar a validade comunitária dos dois controlos técnicos no que toca à importação de veículos «usados».

Comecemos pela verificação que antecede a matrícula do veículo. A favor da sua licitude, segundo me parece, militam dois argumentos: a) o veículo pode sofrer alterações no período subsequente à matrícula definitiva, podendo portanto acontecer que se torne diferente da descrição feita no certificado de conformidade; b) o estado do veículo pode não ser de molde a oferecer as garantias exigíveis aos veículos matriculados no Estado de importação, em termos de segurança e de protecção do ambiente. Naturalmente, a jurisprudência consagrada no acórdão Frans-Nederlandse Maatschappij aplica-se também ao nosso caso: a verificação não deve constituir uma duplicação dos controlos já efectuados no Estado exportador, sobretudo quando os respectivos resultados sejam acessíveis às autoridades do país de importação.

Em contrapartida, não há dúvida de que o segundo controlo constitui um obstáculo indevido às importações. Respondendo a uma pergunta do Tribunal, o Governo belga negou-o, mas os seus argumentos não me parecem convincentes. Com efeito: a) a identidade do proprietário pode ser facilmente conhecida através dos documentos, mesmo aduaneiros, que ele apresenta para a matrícula; b) nada impede que a declaração relativa à utilização mista do veículo seja emitida por ocasião do primeiro controlo técnico.

Tais conclusões têm reflexo sobre a legitimidade das taxas. A que foi cobrada pela pri-

meira verificação entra no campo de aplicação do artigo 95.° do Tratado CEE e pode considerar-se justificada, desde que não viole o princípio da proporcionalidade. A segunda é manifestamente ilegal, na medida em que se trata de um elemento acessório de um controlo técnico incompatível com o direito comunitário.

8. Por todas as considerações que precedem, sugiro-vos que respondeis da seguinte forma às questões apresentadas pelo «juge de paix» do terceiro cantão de Schaerbeek, no âmbito do litígio entre Bernhard Schloh e a SPRL Auto contrôle tecnhique:

«1) O sistema dos artigos 30.°-36.° do Tratado CEE deve ser interpretado no sentido de que qualquer norma nacional, por força da qual os veículos importados em estado novo, mesmo que se destinem ao transporte de pessoas e de carga, devem ser sujeitos a controlos técnicos antes da matrícula ou pouco depois desta se efectuar, mesmo quando tais veículos se encontram munidos do certificado de conformidade com o tipo homologado no país de importação ou de exportação, constitui uma medida de efeito equivalente a uma restrição quantitativa.

2) As taxas cobradas por ocasião dos controlos técnicos incompatíveis com o direito comunitário são encargos de efeitos equivalente a direitos aduaneiros, dado que são impostas devido à passagem da fronteira.»