

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

20 de Setembro de 2007*

No processo C-297/05,

que tem por objecto uma acção por incumprimento nos termos do artigo 226.º CE, entrada em 22 de Julho de 2005,

Comissão das Comunidades Europeias, representada por M. van Beek e D. Zijlstra, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

demandante,

contra

Reino dos Países Baixos, representado por H. G. Sevenster e D. J. M. de Grave, na qualidade de agentes,

demandado,

* Língua do processo: neerlandês.

apoiado por:

República da Finlândia, representada por E. Bygglin, na qualidade de agente, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

interveniente,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: P. Jann, presidente de secção, R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (relator) e E. Levits, juízes,

advogada-geral: E. Sharpston,

secretário: M. Ferreira, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 22 de Março de 2007,

vista a decisão tomada, ouvida a advogada-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

- 1 Com a sua petição, a Comissão das Comunidades Europeias pede ao Tribunal de Justiça que declare que, ao submeter os veículos matriculados anteriormente noutro

Estado-Membro a um controlo com vista à sua identificação e a um controlo técnico do seu estado físico como condição prévia à sua matrícula nos Países Baixos, o Reino dos Países Baixos não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 28.º CE e 30.º CE.

Quadro jurídico

Regulamentação comunitária

- 2 O trigésimo terceiro considerando da Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO 1997, L 46, p. 1), dispõe:

«[...] tendo em conta os efeitos da presente directiva sobre o sector em causa e o princípio da subsidiariedade, as medidas comunitárias previstas na presente directiva são necessárias para a harmonização das regras relativas ao controlo técnico, para impedir a distorção da concorrência entre os transportadores e garantir que os veículos sejam correctamente controlados e mantidos; que esses objectivos não podem ser atingidos na sua totalidade pelos Estados-Membros individualmente».

- 3 O artigo 1.º, n.º 1, da Directiva 96/96 prevê:

«Em cada Estado-Membro, os veículos a motor matriculados nesse Estado, bem como os seus reboques e semi-reboques, devem ser submetidos a um controlo técnico periódico, nos termos da presente directiva e seus anexos I e II.»

4 O artigo 3.º, n.ºs 1 e 2, desta directiva dispõe:

«1. Os Estados-Membros tomarão as medidas que considerarem necessárias para que se possa provar que o veículo foi aprovado num controlo técnico respeitando, pelo menos, o disposto na presente directiva.

Essas medidas serão comunicadas aos outros Estados-Membros e à Comissão.

2. Cada Estado-Membro reconhecerá a prova emitida noutra Estado-Membro, segundo a qual um veículo a motor, matriculado no território deste último, bem como o seu reboque ou semi-reboque, foram aprovados num controlo técnico que respeite, pelo menos, as disposições da presente directiva, como se ele próprio tivesse emitido essa prova.»

5 O artigo 5.º da referida directiva precisa:

«Não obstante o disposto nos anexos I e II, os Estados-Membros podem:

— antecipar a data do primeiro controlo técnico obrigatório e, se necessário, sujeitar o veículo a um controlo prévio ao seu registo,

— diminuir o intervalo entre dois controlos técnicos obrigatórios sucessivos,

- tornar obrigatório o controlo técnico do equipamento facultativo,

- aumentar o número de pontos a controlar,

- tornar a obrigação do controlo técnico periódico extensiva a outras categorias de veículos,

- prescrever controlos especiais adicionais,

- exigir valores mínimos de eficiência da travagem mais severos que os especificados no anexo II e incluir a realização do controlo com massas em carga mais elevadas em relação aos veículos registados no seu território, desde que esses valores não excedam os valores aplicáveis à recepção de tipo inicial do veículo.»

6 O artigo 11.º, n.º 1, da Directiva 96/96 enuncia:

«Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar até 9 de Março de 1998, e desse facto informarão imediatamente a Comissão.

[...]»

- 7 O terceiro, sexto e nono considerandos da Directiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 138, p. 57), têm a seguinte redacção:

«(3) [...] a harmonização da apresentação e do conteúdo do certificado de matrícula facilita a sua compreensão, contribuindo, deste modo, no que diz respeito aos veículos matriculados num determinado Estado-Membro, para a livre circulação rodoviária no território dos outros Estados-Membros;

[...]

(6) [...] a harmonização do certificado de matrícula facilita a reintrodução na circulação dos veículos anteriormente matriculados noutra Estado-Membro e contribui para o bom funcionamento do mercado interno;

[...]

«(9) [...] a fim de facilitar os controlos destinados nomeadamente a lutar contra a fraude e o comércio ilícito de veículos roubados, há que instituir uma cooperação estreita entre os Estados-Membros, baseada num sistema eficaz de troca de informações».

- 8 O artigo 2.º, alínea b), da Directiva 1999/37 define a matrícula de um veículo como a autorização administrativa para admitir em circulação rodoviária um veículo, que inclui a sua identificação e a atribuição de um número de matrícula.

9 O artigo 4.º desta directiva prevê:

«Para efeitos da presente directiva, o certificado de matrícula emitido por um Estado-Membro deve ser reconhecido pelos demais Estados-Membros quer para identificação do veículo em circulação internacional quer para nova matrícula noutra Estado-Membro.»

10 O artigo 8.º, n.º 1, da referida directiva enuncia:

«Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 1 de Junho de 2004. Do facto devem informar imediatamente a Comissão.

[...]»

Legislação nacional

11 Os artigos 36.º, n.ºs 1 e 2, e 42.º a 61.º da Lei sobre a circulação rodoviária (Wegenverkeerswet), de 21 de Abril de 1994 (Stb. 1994, n.º 475, a seguir «Wegenverkeerswet»), bem como o capítulo 4, artigos 17.º a 40.ºa, do Regulamento sobre os certificados de matrícula (Kentekenreglement), de 6 de Outubro de 1994 (Stb. 1994, n.º 760, a seguir «Kentekenreglement»), regulam o processo de matrícula dos veículos e a emissão dos certificados de matrícula.

- 12 Os artigos 42.º a 46.º da *Wegenverkeerswet* dizem respeito ao registo dos números de matrícula. O referido artigo 42.º, n.ºs 2 e 3, prevê:

«2. No âmbito [do registo relativo à comunicação dos números de matrícula], o *Rijksdienst voor Wegverkeer* (Serviço da Circulação Rodoviária, a seguir 'RDW') trata os dados referentes aos veículos a motor e aos reboques para os quais um número de matrícula é comunicado, o nome do titular deste número de matrícula, bem como os dados referentes a outros veículos a motor e reboques.

3. A recolha dos dados mencionados no n.º 2 é efectuada pelas seguintes razões:

- a) para uma boa execução desta lei e para o cumprimento das normas instituídas por esta lei ou ao seu abrigo, ou

- b) para uma boa execução das Leis relativas ao imposto sobre os veículos a motor (*Wet op de motorrijtuigenbelasting*) de 1994, ao imposto sobre as viaturas particulares e os motociclos (*Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen*) de 1992, ao seguro de responsabilidade para os veículos a motor (*Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen*), à mobilidade e à acessibilidade (*Wet bereikbaarheid en mobiliteit*), bem como de outras regulamentações relativas aos veículos a motor e aos reboques e para o cumprimento das normas instituídas por estas regulamentações ou ao seu abrigo.»

13 O certificado de matrícula, regulado pelo capítulo 4, artigos 17.º a 40.ª, do Kentekenreglement, é composto por duas partes, I e II, cuja primeira contém os dados técnicos do veículo (parte IA) e os dados relativos à identidade do proprietário ou do detentor do veículo (parte IB), e a segunda comporta os dados necessários em caso de mudança de proprietário.

14 No que respeita à primeira emissão de um certificado de matrícula em duas partes, o artigo 25, n.º 1, do Kentekenreglement dispõe:

«O proprietário ou detentor de um veículo para o qual é requerida a primeira emissão de um certificado de matrícula em duas partes colocará o veículo à disposição do RDW para efeitos do controlo e requererá a este serviço a obtenção de um certificado de matrícula, apresentando uma prova de legitimidade nos termos definidos por decreto ministerial.»

15 O artigo 25.ºb do Kentekenreglement prevê que, para a matrícula nos Países Baixos, há que apresentar o certificado de matrícula obtido anteriormente noutro Estado-Membro. Os n.ºs 2 e 3 deste artigo prevêem:

«2. A emissão [de um certificado de matrícula nos Países Baixos] é recusada se a parte II do certificado de matrícula, tendo este sido emitido, não existir.

3. Em casos excepcionais e por derrogação do n.º 2, o RDW pode emitir um certificado de matrícula na condição de as autoridades competentes do Estado-Membro no qual o veículo estava anteriormente matriculado terem confirmado por escrito ou por via electrónica que o requerente tem o direito de obter a matrícula do veículo noutro Estado-Membro.»

- 16 Por força dos artigos 26.º a 30.º do Kentekenreglement, em caso de venda entre particulares nos Países Baixos, estando os dados técnicos relativos ao veículo que figuram na parte IA do certificado de matrícula já mencionados no registo de matrícula, não é necessário proceder ao controlo da identificação do veículo e o RDW emite ao novo proprietário um certificado de matrícula que comporta unicamente a parte IB.
- 17 A regulamentação neerlandesa prevê quatro processos diferentes para a matrícula dos veículos.
- 18 Nos termos do processo 1, os veículos novos que ainda não tenham sido utilizados e sejam objecto de uma recepção de tipo neerlandesa ou comunitária obtêm, de um modo geral, um certificado de matrícula por intermédio de uma empresa autorizada pelo RDW. Esta empresa detentora desta autorização pode requerer directamente ao RDW, sem controlo técnico específico do estado físico do veículo, a emissão de um certificado de matrícula, sendo, assim, efectuadas pela empresa autorizada a identificação e a verificação da correspondência com o certificado de conformidade de tal veículo. Não se realiza o controlo técnico específico do estado físico do veículo. Os custos repercutidos sobre o cliente limitam-se aos custos das partes I e II do certificado de matrícula, ou seja, no total, 47,20 euros.
- 19 O processo 2 aplica-se aos veículos com menos de três anos que tenham sido objecto de uma recepção de tipo comunitária. Como condição prévia à sua matrícula, estes veículos devem ser objecto de um controlo por um serviço autorizado pelo RDW. Durante este controlo, a identificação dos veículos é efectuada através do certificado de matrícula emitido noutra Estado-Membro e do certificado de conformidade, para efeitos de repressão das fraudes em matéria de certificados de matrícula. Os documentos apresentados são verificados a fim de detectar eventuais divergências. Não é efectuado um controlo técnico específico a respeito do estado físico dos veículos, salvo quando apresentem vícios visíveis a olho

nu que possam constituir um perigo para os utentes da estrada ou para o ambiente. Este controlo dura cerca de vinte e cinco minutos e o custo é de 45 euros, que acrescem aos 47,20 euros do certificado de matrícula.

- 20 O processo 3 respeita aos veículos com mais de três anos que tenham sido objecto de uma recepção de tipo comunitária, aos veículos matriculados anteriormente noutro Estado-Membro e que tenham sido objecto de uma recepção de tipo ou individual nacional e aos veículos matriculados anteriormente nos Países Baixos que tenham sido objecto de uma recepção de tipo neerlandesa.
- 21 Em caso de importação, o processo de identificação dos referidos veículos é acompanhado por uma inspecção do seu estado físico, na qual é verificado o cumprimento dos requisitos permanentes e é efectuada por um serviço autorizado pelo RDW. Devem ser fornecidos o certificado de matrícula emitido noutro Estado-Membro e o certificado de conformidade que inclua as informações técnicas necessárias, bem como, para os veículos que não tenham sido objecto de uma recepção de tipo comunitária, um documento de homologação ou equivalente, que indique a potência, as massas (máximas) e a distribuição das massas pelos eixos. O referido controlo do estado físico do veículo dura cerca de cinquenta minutos e o custo é de 78 euros, ao qual acrescem os 47,20 euros da obtenção do certificado de matrícula.
- 22 Durante o controlo, procede-se à identificação do veículo e ao exame dos documentos apresentados. As eventuais divergências entre os requisitos técnicos em vigor no Estado-Membro de proveniência do veículo em questão e as aplicáveis nos Países Baixos não obstam à matrícula do veículo desde que os documentos apresentados permitam determinar que se encontra no estado no qual foi admitido no referido Estado-Membro e estas divergências não representem qualquer risco sério para a segurança.

- 23 A isto acresce que cada veículo com mais de três anos, matriculado nos Países Baixos, é submetido a um controlo técnico periódico (Algemene Periodieke Keuring). Quando o veículo ao qual se aplica o processo 3 é submetido à obrigação de controlo técnico, a pessoa que requer a emissão de um certificado de matrícula recebe um certificado que lhe permite utilizar o veículo durante um ano.
- 24 Por força do artigo 25.º, n.º 7, do Kentekenreglement, os processos antes resumidos aplicam-se *mutatis mutandis* a um novo pedido de matrícula referente a um veículo anteriormente matriculado nos Países Baixos e que tenha sido subsequentemente colocado fora de circulação, abandonado o território dos Países Baixos, destinado a uma utilização fora da via pública ou ao qual tenha sido atribuída uma matrícula especial.
- 25 O processo 4 aplica-se aos veículos anteriormente matriculados num Estado que não seja membro da União Europeia e aos veículos ainda não matriculados que não tenham sido objecto de uma recepção de tipo ou individual. O processo de identificação destes veículos é acompanhado por uma inspecção do seu estado físico, sendo esta inspecção realizada, em geral, nas instalações do requerente após a verificação administrativa do pedido individual por uma repartição específica do RDW. As informações técnicas devem ser comunicadas para efeitos da matrícula.
- 26 As práticas referentes aos processos 2 e 3 acima descritas, seguidas pelo RDW, têm por base o disposto no Kentekenreglement.
- 27 Em 11 de Novembro de 2005, o Ministro dos Transportes enviou uma circular ao RDW, dando-lhe a instrução de deixar de submeter, a partir de 1 de Dezembro de 2005, os veículos matriculados anteriormente noutro Estado-Membro ao controlo técnico a que se refere o artigo 25.º, n.º 1, do Kentekenreglement.

Fase pré-contenciosa

- 28 Entendendo que a legislação neerlandesa relativa ao processo de matrícula dos veículos não era conforme com as disposições dos artigos 28.º CE e 30.º CE, a Comissão deu início a um processo por incumprimento, notificando o Reino dos Países Baixos para lhe apresentar as suas observações.
- 29 O Governo neerlandês respondeu a esta notificação para cumprir por ofício de 10 de Julho de 2003. Seguidamente, num segundo ofício de 29 de Janeiro de 2004, esclareceu melhor as suas observações.
- 30 Em 9 de Julho de 2004, a Comissão emitiu um parecer fundamentado, convidando o Reino dos Países Baixos a adoptar as medidas necessárias para o cumprir no prazo de dois meses a contar da sua notificação.
- 31 Após ter solicitado a prorrogação por um mês do prazo fixado para a resposta ao parecer fundamentado, o Reino dos Países Baixos respondeu-lhe em 2 de Novembro de 2004.
- 32 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 22 de Julho de 2005, a Comissão, nos termos do artigo 226.º CE, intentou a presente acção.
- 33 Por despacho de 20 de Fevereiro de 2006, o presidente do Tribunal de Justiça admitiu a intervenção da República da Finlândia em apoio dos pedidos do Reino dos Países Baixos.

Quanto à admissibilidade da acção

Argumentos das partes

- 34 O Governo neerlandês alega que a Comissão não cumpriu o dever que lhe incumbe de precisar o objecto da acção em termos suficientemente específicos e concordantes, tanto durante a fase pré-contenciosa como na petição, nomeadamente, porquanto não terá exposto no parecer fundamentado a diferença entre «o controlo do estado físico dos veículos» e «o controlo para efeitos da identificação dos veículos».
- 35 Na sua petição, a Comissão terá ilicitamente alargado o objecto do litígio relativamente ao parecer fundamentado, porquanto a sua censura dirigida contra os «controles técnicos suplementares» foi estendida também ao processo de identificação dos veículos. Por conseguinte, a acção da Comissão deverá ser julgada inadmissível, na medida em que abrange também o processo de identificação.
- 36 A Comissão expõe que critica os processos 2 e 3 antes descritos. Os controlos dos veículos impostos por estes processos devem ser classificados em duas categorias, a saber, os que se destinam unicamente a identificar os veículos, efectuados no quadro dos processos 2 e 3, e os que se destinam a verificar o estado físico dos veículos, isto é, os controlos técnicos em sentido estrito, efectuados no quadro do processo 3.
- 37 A Comissão afirma ter esclarecido, nos pontos 5(2), 5(3) e 13 do parecer fundamentado, que as suas críticas respeitavam a estes dois tipos de controlo. De resto, decorre da resposta do Governo neerlandês ao parecer fundamentado que este compreendeu que as censuras da Comissão tinham por objecto os dois tipos de controlo em questão.

Apreciação do Tribunal de Justiça

- 38 É forçoso constatar que o ponto 13 do parecer fundamentado diz respeito aos dois tipos de controlo abrangidos pelos processos 2 e 3, como acima descritos.
- 39 Aliás, decorre da resposta do Governo neerlandês ao parecer fundamentado de 2 de Novembro de 2004 que este comentou separadamente os referidos processos 2 e 3, pronunciando-se sobre a identificação dos veículos anteriormente matriculados noutro Estado-Membro prevista pelos dois processos, por um lado, e sobre o controlo do estado físico dos referidos veículos previsto pelo processo 3, por outro.
- 40 Donde se conclui que o Governo neerlandês pôde identificar as censuras avançadas pela Comissão no parecer fundamentado, dirigidas contra os dois tipos de controlo previstos pelos processos 2 e 3 e que é infundadamente que o referido governo sustenta que a Comissão alargou ilicitamente o objecto do litígio na sua acção.
- 41 Vistas as precedentes considerações, há que concluir que não procede a questão prévia de inadmissibilidade suscitada pelo Governo neerlandês.

Quanto ao mérito

Argumentos das partes

- 42 Segundo a Comissão, a matrícula nos Países Baixos dos veículos anteriormente matriculados noutro Estado-Membro, por um lado, e, por outro, a emissão de

certificados de matrícula em caso de mudança de proprietário de veículos anteriormente matriculados nos Países Baixos constituem duas situações comparáveis.

- 43 Estas situações comparáveis são objecto de tratamento diferente, o que provoca um entrave ao comércio intracomunitário. Efectivamente, a imposição de um controlo prévio à matrícula dos veículos anteriormente matriculados noutro Estado-Membro, tendo em conta o seu carácter obrigatório, sistemático e oneroso, tornará mais difícil a importação dos referidos veículos e constituirá, pois, uma medida de efeito equivalente a restrições quantitativas à importação, na acepção do artigo 28.º CE. A este respeito, a Comissão entende que o controlo em questão pode ser classificado em duas categorias, designadamente, enquanto controlo com vista à identificação dos veículos e controlo com vista à inspecção do respectivo estado físico.
- 44 A Comissão considera que as medidas censuradas devem ser qualificadas de medidas de efeito equivalente, proibidas por força do artigo 28.º CE, pois tornam menos interessante a importação de veículos matriculados anteriormente noutro Estado-Membro e constituem, assim, um entrave à livre circulação de mercadorias. A isto acresce que não estão justificadas em razão de um objectivo mencionado no artigo 30.º CE ou de uma exigência imperativa reconhecida na jurisprudência do Tribunal de Justiça.
- 45 Segundo a Comissão, designadamente, o controlo com vista à identificação dos veículos previsto pelos processos 2 e 3 não é justificado pela necessidade de verificar se o número de identificação dos veículos importados e anteriormente registados noutro Estado-Membro foi modificado, posto que este número poderia também ter sido modificado durante uma transferência de propriedade no território dos Países Baixos. Aliás, dado que, por força da Directiva 1999/37, o conteúdo dos documentos de matrícula está harmonizado a nível comunitário, a inspecção praticada nos Países

Baixos é supérflua e duplica os controlos já efectuados noutros Estados-Membros. Observa ainda que há que aguardar durante várias semanas para que seja efectuada a referida inspecção.

- 46 Quanto aos controlos técnicos destinados a verificar o estado físico dos veículos, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que os veículos anteriormente matriculados num Estado-Membro onde tenham sido já objecto de um controlo técnico podem, em certas circunstâncias, ser sujeitos pelas autoridades de outro Estado-Membro a um controlo suplementar quando da sua matrícula neste Estado, na condição, porém, de um controlo semelhante ser exigido relativamente aos veículos de origem nacional apresentados para matrícula nas mesmas circunstâncias. Ora, no caso em apreço, os veículos já matriculados nos Países Baixos e que sejam objecto de uma transferência de propriedade não são sujeitos a esse controlo, contrariamente aos veículos já matriculados noutro Estado-Membro e apresentados para matrícula nos Países Baixos.
- 47 Os Governos neerlandês e finlandês consideram que a mudança de proprietário de um veículo já matriculado nos Países Baixos, por um lado, e a importação de um veículo proveniente de outro Estado-Membro, por outro, não podem ser comparadas. A matrícula do veículo e o registo da mudança do proprietário têm dois objectos distintos, consistindo a matrícula na inscrição do veículo no registo nacional neerlandês e a mudança de proprietário ligando unicamente a outra pessoa um veículo já registado. Por conseguinte, estas duas situações não são comparáveis.
- 48 Em contrapartida, a matrícula nos Países Baixos de veículos anteriormente matriculados noutro Estado-Membro é comparável ao processo de matrícula de veículos anteriormente matriculados nos Países Baixos e que, subsequentemente, tenham sido abatidos ao registo e para os quais um novo pedido de matrícula seja apresentado nos Países Baixos. Neste caso, por força do artigo 25.º, n.º 7, do Kentekenreglement, o processo é o mesmo que o previsto para o caso da importação de veículos.

- 49 No que respeita ao controlo com vista à identificação dos veículos, os Governos neerlandês e finlandês sustentam que é necessário para assegurar a segurança rodoviária, a luta contra as práticas fraudulentas, a protecção do ambiente e dos consumidores, bem como a ordem pública.
- 50 A este respeito, a Directiva 1999/37 prevê unicamente uma harmonização mínima, o que permitirá aos Estados-Membros impor controlos suplementares aquando da matrícula.
- 51 No respeitante ao controlo técnico suplementar como previsto pelo processo 3, o Governo neerlandês sustenta que este garante que só os veículos que satisfaçam as exigências neerlandesas em matéria de segurança rodoviária e do ambiente serão postos em circulação nos Países Baixos.
- 52 O Governo finlandês considera também que as medidas censuradas estão em conformidade com o princípio da proporcionalidade, visto que os objectivos da matrícula, para os quais o controlo técnico é indispensável, não poderão ser atingidos através de meios menos restritivos.

Apreciação do Tribunal de Justiça

Quanto ao controlo com vista à identificação dos veículos

- 53 Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, a proibição das medidas de efeito equivalente a restrições, prevista no artigo 28.º CE, visa qualquer regulamentação

dos Estados-Membros susceptível de colocar entraves, directa ou indirectamente, actual ou potencialmente, ao comércio intracomunitário (acórdãos de 16 de Novembro de 2000, Comissão/Bélgica, C-217/99, Colect., p. I-10251, n.º 16; de 26 de Outubro de 2006, Comissão/Grécia, C-65/05, Colect., p. I-10341, n.º 27; e de 15 de Março de 2007, Comissão/Finlândia, C-54/05, Colect., p. I-2473, n.º 30). Assim, o simples facto de ser dissuadido de introduzir ou comercializar os produtos em questão no Estado-Membro em causa constitui, para o importador, um entrave à livre circulação das mercadorias (acórdãos Comissão/Bélgica, já referido, n.º 18, e de 7 de Junho de 2007, Comissão/Bélgica, C-254/05, Colect., p. I-4269, n.º 30).

- 54 No presente caso, resulta dos autos que os Países Baixos exigem, antes de matricular um veículo, que este seja identificado. Em conformidade com os artigos 2.º, alínea b), e 4.º da Directiva 1999/37, esta identificação é efectuada, em caso de importação de um veículo anteriormente matriculado noutro Estado-Membro, através do certificado de matrícula por este emitido.
- 55 Porém, a Comissão censura aos Países Baixos o entrave à livre circulação das mercadorias, devido ao processo de identificação não estar limitado a uma formalidade puramente administrativa, mas comportar a exigência da apresentação do veículo ao RDW, permitindo assim ao responsável pelo controlo verificar se o veículo se encontra efectivamente presente no território neerlandês e corresponde aos dados mencionados no certificado de matrícula emitido por outro Estado-Membro. Segundo a Comissão, este controlo, que dura cerca de vinte e cinco minutos e custava, aquando da fase pré-contenciosa, 45 euros, torna menos interessante a importação de veículos para os Países Baixos.
- 56 Esta tese da Comissão não pode ser acolhida.
- 57 Com efeito, há que salientar que através do processo em causa, como decorre do próprio inquérito da Comissão, as autoridades competentes neerlandesas se limitam a proceder à identificação do veículo para efeitos da matrícula.

- 58 Trata-se, pois, de uma simples formalidade administrativa, que não introduz qualquer controlo suplementar, mas é inerente ao próprio tratamento do pedido de matrícula e à tramitação do respectivo processo.
- 59 De resto, o carácter não dissuasivo deste processo é confirmado pelas modalidades do controlo tal como é efectuado nos Países Baixos.
- 60 Em primeiro lugar, no que respeita à deslocação que torna necessária a obrigação de apresentar o veículo ao RDW, decorre dos autos que o RDW dispõe de uma apertada rede de estações distribuídas por todo o território neerlandês, nas quais, portanto, o controlo de identificação pode ser facilmente efectuado.
- 61 Seguidamente, no tocante ao custo de 45 euros, é forçoso concluir, tendo em conta o conjunto das despesas e consequências financeiras que inevitavelmente acarreta qualquer matrícula, que este montante não pode exercer qualquer influência na opção de um proprietário de um veículo de proceder ou não a uma matrícula nos Países Baixos.
- 62 Por último, quanto ao facto, invocado pela Comissão, de que pode mediar um período de espera de algumas semanas antes de o veículo poder ser apresentado com vista à sua matrícula, basta salientar que o importador do veículo pode facilmente evitar ou pelo menos reduzir esta espera, fixando em tempo útil a data da sua apresentação na estação do RDW da sua escolha.
- 63 À luz das precedentes considerações, o controlo de identificação dos veículos antes examinados não pode ter qualquer efeito dissuasivo na importação de um veículo para este Estado-Membro ou tornar essa importação menos interessante. Portanto, não colhe a censura feita pela Comissão a respeito deste controlo.

Quanto ao controlo técnico do estado físico dos veículos

- 64 A título liminar, há que recordar que, segundo jurisprudência assente, a existência de um incumprimento deve ser apreciada em função da situação do Estado-Membro tal como se apresentava no termo do prazo fixado no parecer fundamentado (v., designadamente, acórdãos de 16 de Janeiro de 2003, Comissão/Reino Unido, C-63/02, Colect., p. I-821, n.º 11, e de 14 de Julho de 2005, Comissão/Espanha, C-135/03, Colect., p. I-6909, n.º 31). As alterações posteriormente ocorridas não são tomadas em consideração pelo Tribunal (v., designadamente, acórdão de 18 de Novembro de 2004, Comissão/Irlanda, C-482/03, não publicado na Colectânea, n.º 11).
- 65 Tendo o parecer fundamentado da Comissão data de 9 de Julho de 2004 e tendo sido fixado o prazo concedido ao Reino dos Países Baixos em dois meses e prorrogado de um mês, é, pois, à data de 9 de Outubro de 2004 que importa colocar-se para apreciar a existência ou não do incumprimento censurado. Portanto, a circular do Ministro dos Transportes, emitida após esta data, não releva no presente caso.
- 66 Antes de examinar a compatibilidade do controlo do estado físico dos veículos por ocasião da sua matrícula com os artigos 28.º CE e 30.º CE, importa em primeiro lugar verificar se, quando previu tal controlo, o Reino dos Países Baixos se limitou a cumprir as obrigações decorrentes da Directiva 96/96.
- 67 No respeitante ao controlo técnico do estado físico dos veículos, os objectivos da Directiva 96/96, enunciados no seu trigésimo terceiro considerando, são os de atingir uma harmonização das regras relativas ao controlo técnico, impedir todas as distorções da concorrência entre os transportadores e garantir que os veículos sejam correctamente controlados.

- 68 O artigo 3.º, n.º 1, da Directiva 96/96 deixa uma margem de apreciação aos Estados-Membros, exigindo porém o n.º 2 deste artigo que estes reconheçam o certificado emitido noutro Estado-Membro que atesta que o veículo foi aprovado num controlo técnico que respeite, pelo menos, as disposições desta directiva. Contudo, o artigo 5.º da Directiva 96/96 enuncia os testes ou as condições suplementares que um Estado-Membro tem a liberdade de exigir relativamente aos expostos nos anexos I e II da mesma directiva, desde que estes testes não estejam já cobertos pelo referido certificado (v., neste sentido, acórdão de 21 de Março de 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Colect., p. I-3193, n.º 62).
- 69 No caso em apreço, nos termos do processo 3, aplicável aos veículos com mais de três anos que tenham sido objecto de uma recepção de tipo comunitária, aos veículos matriculados anteriormente num Estado-Membro e que tenham sido objecto de uma recepção de tipo ou individual nacional e aos veículos matriculados anteriormente nos Países Baixos que tenham sido objecto de uma recepção de tipo neerlandesa, a respectiva matrícula é precedida de uma inspecção do seu estado físico, tomando embora em conta o certificado de matrícula e o certificado de conformidade emitidos noutros Estados-Membros. Em contrapartida, para os veículos com menos de três anos anteriormente matriculados noutros Estados-Membros, não é exigido um controlo do estado físico como condição prévia à sua matrícula.
- 70 O referido processo 3 não pode ser considerado válido com base no disposto na Directiva 96/96, visto que, contrariamente ao enunciado no artigo 3.º, n.º 2, desta directiva, não integra o princípio do reconhecimento dos documentos emitidos por outros Estados-Membros que atestem a aprovação num controlo técnico.
- 71 Importa pois verificar, em segundo lugar, se a obrigação de submeter os veículos com mais de três anos anteriormente matriculados noutro Estado-Membro a um controlo do seu estado físico como condição prévia à sua matrícula nos Países Baixos constitui uma medida de efeito equivalente a uma restrição quantitativa da importação, proibida pelo artigo 28.º CE, e, em caso de resposta afirmativa, se essa

exigência pode, no entanto, ser justificada pela protecção dos interesses visados pelo artigo 30.º CE (v., neste sentido, acórdão de 29 de Abril de 2004, Comissão/Áustria, C-150/00, Colect., p. I-3887, n.º 80).

- 72 Como foi recordado no n.º 53 do presente acórdão, a proibição das medidas de efeito equivalente a restrições quantitativas, prevista no artigo 28.º CE, visa qualquer regulamentação dos Estados-Membros susceptível de colocar entraves, directa ou indirectamente, actual ou potencialmente, ao comércio intracomunitário.
- 73 No caso em apreço, impondo um controlo do estado físico dos veículos tal como o previsto no processo 3, como condição prévia à sua matrícula nos Países Baixos, as autoridades neerlandesas submetem, de modo geral e sistemático, a esta verificação todos os veículos com mais de três anos, anteriormente matriculados noutros Estados-Membros, e isto sem terem de forma alguma em conta os eventuais controlos já efectuados por estes últimos. Assim, este controlo, porque se sobrepõe aos controlos técnicos recentemente efectuados noutros Estados-Membros sem reconhecimento do seu resultado, pode dissuadir certos interessados de importar para os Países Baixos os veículos com mais de três anos anteriormente matriculados noutros Estados-Membros.
- 74 Tal processo constitui, portanto, uma restrição à livre circulação de mercadorias, proibida pelo artigo 28.º CE.
- 75 Todavia, resulta de jurisprudência assente que uma legislação nacional que constitua uma medida de efeito equivalente a restrições quantitativas pode ser justificada por uma das razões de interesse geral enumeradas no artigo 30.º CE ou por exigências imperativas (v., neste sentido, acórdãos de 5 de Fevereiro de 2004, Comissão/Itália,

C-270/02, Colect., p. I-1559, n.º 21, e de 15 de Março de 2007, Comissão/Finlândia, C-54/05, Colect., p. I-1559, n.º 38). Em ambos os casos, a disposição nacional deve ser adequada para garantir a realização do objectivo prosseguido e não ultrapassar o necessário para atingir esse objectivo (v., designadamente, acórdãos de 20 de Junho de 2002, Radiosistemi, C-388/00 e C-429/00, Colect., p. I-5845, n.ºs 40 a 42, e de 8 de Maio de 2003, ATRAL, C-14/02, Colect., p. I-4431, n.º 64).

76 A este respeito, cabe às autoridades nacionais competentes demonstrar, por um lado, que a sua regulamentação é necessária para realizar um ou vários objectivos mencionados no artigo 30.º CE ou por exigências imperativas e, por outro, que essa regulamentação está em conformidade com o princípio da proporcionalidade (v., neste sentido, acórdãos de 19 de Junho de 2003, Comissão/Itália, C-420/01, Colect., p. I-6445, n.ºs 30 e 31; de 5 de Fevereiro de 2004, Comissão/Itália, já referido, n.º 22; e Comissão/Finlândia, já referido, n.º 38).

77 Quanto ao argumento avançado pelo Governo dos Países Baixos, segundo o qual o controlo do estado físico dos veículos garante a segurança rodoviária e a protecção do ambiente na medida em que, graças a este, só são postos em circulação nos Países Baixos os veículos que satisfaçam as exigências neerlandesas em matéria de segurança rodoviária e de ambiente, é um facto que a segurança rodoviária e a protecção do ambiente constituem razões imperiosas de interesse geral susceptíveis de justificar um entrave à livre circulação de mercadorias (v., designadamente, acórdão Cura Anlagen, já referido, n.º 59).

78 Porém, no que respeita à apreciação da proporcionalidade da regulamentação controvertida e à questão de saber se o objectivo pretendido pode ser atingido através de restrições que afectem em menor medida o comércio intracomunitário, há que concluir que o Reino dos Países Baixos não demonstrou concretamente o carácter proporcional, relativamente ao objectivo prosseguido, da restrição à livre circulação das mercadorias em causa.

- 79 Nomeadamente, um resultado equivalente poderia ser atingido através de medidas menos restritivas, tais como o reconhecimento da prova emitida noutro Estado-Membro e que atesta que um veículo matriculado no território deste último foi aprovado num controlo técnico, em conjugação com cooperação da Administração aduaneira neerlandesa com as suas homólogas dos outros Estados-Membros a respeito dos dados eventualmente em falta.
- 80 Vistas as precedentes considerações, há que declarar que, ao submeter os veículos com mais de três anos anteriormente matriculados noutros Estados-Membros a um controlo do seu estado físico como condição prévia à sua matrícula nos Países Baixos, o Reino dos Países Baixos não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 28.º CE e 30.º CE.

Quanto às despesas

- 81 Por força do disposto no artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. No entanto, nos termos do disposto no n.º 3, primeiro parágrafo, do mesmo artigo, se cada parte obtiver vencimento parcial ou em circunstâncias excepcionais, o Tribunal de Justiça pode determinar que as despesas sejam repartidas entre as partes ou que cada uma das partes suporte as suas próprias despesas. Tendo a Comissão e o Reino dos Países Baixos sido parcialmente vencidos, há que decidir que suportarão as suas próprias despesas.
- 82 Nos termos do artigo 69.º, n.º 4, primeiro parágrafo, do Regulamento de Processo, os Estados-Membros que intervenham no processo suportam as respectivas despesas. Assim, a República da Finlândia, interveniente, suportará as suas próprias despesas.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Primeira Secção) decide:

- 1) Ao submeter os veículos com mais de três anos anteriormente matriculados noutros Estados-Membros a um controlo do seu estado físico como condição prévia à sua matrícula nos Países Baixos, o Reino dos Países Baixos não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 28.º CE e 30.º CE.**

- 2) A acção é julgada improcedente quanto ao restante.**

- 3) A Comissão, o Reino dos Países Baixos e a República da Finlândia suportarão as suas próprias despesas.**

Assinaturas