



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção)

6 de outubro de 2015*

«Reenvio prejudicial — Livre circulação de mercadorias — Medidas de efeito equivalente — Produtos em livre circulação na Alemanha — Produtos submetidos a controlos de homologação na Roménia — Certificado de conformidade fornecido por um distribuidor de outro Estado-Membro — Certificado considerado insuficiente para permitir a livre comercialização desses produtos — Princípio do reconhecimento mútuo — Inadmissibilidade parcial»

No processo C-354/14,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Tribunalul Cluj (Roménia), por decisão de 18 de junho de 2014, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 22 de julho de 2014, no processo

SC Capoda Import-Export SRL

contra

Registrul Auto Român,

Benone-Nicolae Bejan,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção),

composto por: J.-C. Bonichot (relator), presidente de secção, J. L. da Cruz Vilaça e C. Lycourgos, juízes,

advogado-geral: N. Jääskinen,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da SC Capoda Import-Export SRL, por C. Costaş, avocat,
- em representação de B.-N. Bejan, pelo próprio,
- em representação do Governo romeno, por R.-H. Radu e A. Buzoianu, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por L. Nicolae, K. Talabér-Ritz e G. Wilms, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: romeno.

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,
profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 34.º TFUE e dos artigos 31.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos («Diretiva-Quadro») (JO L 263, p. 1), e 1.º, n.º 1, alíneas t) e u), do Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de julho de 2002, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no setor automóvel (JO L 203, p. 30).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que se opõe a SC Capoda Import-Export SRL (a seguir «Capoda») ao Registrul Auto Român (Registo Automóvel Romeno, a seguir «RAR») e a B.-N. Bejan relativamente à comercialização, pela Capoda, de peças sobressalentes novas para veículos a motor.

Quadro jurídico

Direito da União

Diretiva 2007/46

- 3 Os considerandos 14 e 15 da Diretiva 2007/46 enunciam:
 - «(14) O principal objetivo da legislação relativa à homologação de veículos consiste em garantir que os novos veículos, componentes e unidades técnicas colocados no mercado oferecem um elevado nível de segurança e de proteção do ambiente. A realização deste objetivo não deverá ser prejudicada pela montagem de determinadas peças ou equipamentos após a colocação no mercado ou a entrada em circulação dos veículos. Assim, deverão ser tomadas medidas adequadas para garantir que as peças ou equipamentos que possam ser montados em veículos e que sejam suscetíveis de prejudicar significativamente o funcionamento de sistemas essenciais para a segurança ou a proteção do ambiente sejam submetidos a controlo prévio, por uma entidade homologadora, antes de serem postos à venda. Essas medidas deverão ser constituídas por disposições técnicas relativas aos requisitos que as referidas peças ou equipamentos devem satisfazer.
 - (15) As referidas medidas só deverão ser aplicáveis a um número restrito de peças ou equipamentos. [...] Ao estabelecer a lista [de tais peças ou equipamentos], a Comissão deverá [...] esforçar-se por estabelecer um equilíbrio justo entre as exigências de melhoria da segurança rodoviária e de proteção do ambiente e os interesses dos consumidores, dos fabricantes e dos distribuidores, em preservar a concorrência no mercado pós-venda.»

4 O artigo 1.º desta diretiva prevê:

«A presente diretiva estabelece um quadro harmonizado que contém as disposições administrativas e os requisitos técnicos gerais aplicáveis à homologação de todos os veículos novos que sejam abrangidos pelo seu âmbito de aplicação, bem como à homologação de sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no intuito de facilitar a respetiva matrícula, venda e entrada em circulação na Comunidade.

A presente diretiva estabelece igualmente as disposições relativas à venda e entrada em circulação das peças e equipamentos destinados a veículos homologados nos termos nela previstos.

[...]»

5 O artigo 3.º, n.º 26, da referida diretiva define «[p]eças ou equipamentos de origem» como «peças ou equipamentos fabricados segundo as especificações e normas de produção do fabricante do veículo relativas ao fabrico de peças ou equipamentos destinados à montagem do veículo em causa. Incluem-se nesta definição as peças ou equipamentos fabricados na mesma linha de produção que as peças ou equipamentos acima referidos. Presume-se, até prova em contrário, que as peças são de origem se o respetivo fabricante declarar que têm uma qualidade correspondente à dos componentes utilizados para a montagem do veículo em causa e que foram fabricadas segundo as suas especificações e normas de produção».

6 O artigo 31.º da Diretiva 2007/46, sob a epígrafe «Venda e entrada em circulação de peças ou equipamentos suscetíveis de constituir um risco significativo para o correto funcionamento de sistemas essenciais», dispõe:

«1. Os Estados-Membros só devem permitir a venda, a colocação à venda ou a entrada em circulação de peças ou equipamentos que sejam suscetíveis de constituir um risco significativo para o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental se tais peças ou equipamentos tiverem sido autorizados por uma entidade [homologadora] ao abrigo dos n.ºs 5 a 10.

2. As peças ou equipamentos objeto da autorização referida no n.º 1 figuram na lista a estabelecer no anexo XIII. [...]

[...]

11. O presente artigo não é aplicável a peças ou elementos de equipamento enquanto os mesmos não figurarem no anexo XIII. [...]

12. Enquanto não for tomada uma decisão quanto a saber se uma peça ou um elemento de equipamento deve ou não ser incluído na lista a que se refere o n.º 1, os Estados-Membros podem manter em vigor as disposições nacionais respeitantes às peças ou equipamentos que sejam suscetíveis de constituir um risco significativo para o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental.

Logo que for tomada uma decisão, as disposições nacionais aplicáveis às peças e equipamentos em causa caducam.

[...]»

Regulamento n.º 1400/2002

7 O artigo 1.º do Regulamento n.º 1400/2002 prevê:

«1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

[...]

t) ‘Peças sobressalentes originais’, as peças sobressalentes fabricadas segundo as especificações e normas de fabrico utilizadas com a autorização do construtor do veículo para a produção dos componentes ou das peças sobressalentes para o veículo a motor em questão e que são da mesma qualidade dos componentes utilizados para a montagem de um veículo a motor. [...] Presume-se, até prova em contrário, que as peças são peças originais se o fabricante de peças declarar que as peças têm uma qualidade correspondente aos componentes utilizados para a construção do veículo em causa e foram fabricadas segundo as especificações e normas de produção do construtor de veículos automóveis;

u) ‘Peças sobressalentes de qualidade equivalente’, as peças sobressalentes exclusivamente fabricadas por qualquer empresa que possa comprovar a qualquer momento que as peças em questão correspondem à qualidade dos componentes que são ou foram utilizados para a montagem dos veículos a motor em causa;

[...]»

8 Nos termos do artigo 12.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1400/2002:

«O presente regulamento caduca em 31 de maio de 2010.»

Direito romeno

9 O artigo 1.º do Decreto do Governo n.º 80/2000, relativo à homologação e à certificação dos produtos e materiais de consumo utilizados nos veículos rodoviários, bem como às condições de introdução no mercado e comercialização dos mesmos, conforme alterado (a seguir «Decreto do Governo n.º 80/2000»), dispõe, nos seus n.ºs 1, 2, 4, 5 e 8:

«1. Os produtos e os materiais consumíveis novos, destinados à utilização nos veículos rodoviários, apenas podem ser introduzidos no mercado e/ou comercializados se respeitarem as condições previstas no presente decreto.

2. Os produtos e os materiais consumíveis novos, compreendidos na categoria dos elementos que afetam a segurança da circulação rodoviária, a proteção do ambiente, a eficiência energética [...] apenas podem ser introduzidos no mercado e/ou comercializados se forem homologados ou certificados, conforme o caso.

[...]

4. A homologação dos produtos referidos no n.º 2 é efetuada pela entidade autónoma [RAR], organismo técnico especializado dependente do Ministro dos Transportes e das Infraestruturas [...], com base nos resultados dos ensaios realizados pelo RAR ou por serviços técnicos autorizados pelo RAR.

5. A certificação dos produtos e dos materiais consumíveis referidos no n.º 2 é efetuada pelo RAR, com base nos resultados dos ensaios realizados pelo RAR ou por serviços técnicos autorizados pelo RAR.

[...]

8. Os n.ºs 4 e 5 não se aplicam:

- a) aos produtos homologados pelas entidades competentes das partes contratantes, com base na Convenção de Genebra;
- b) aos produtos homologados ou certificados pelas entidades competentes dos Estados-Membros, de acordo com as diretivas/regulamentos da União Europeia;
- c) aos produtos originais ou às peças de substituição originais;
- d) aos produtos e aos materiais consumíveis novos produzidos exclusivamente para fins de utilização pelos veículos destinados a competições desportivas, que não se destinem a circular em estradas públicas. A presente exceção não é aplicável no caso de os produtos e materiais consumíveis em causa terem uma dupla utilização, tanto pelos veículos destinados a competições desportivas como pelos veículos destinados a circular em estrada.»

10 Nos termos do artigo 1.º *ter* deste decreto do governo:

«Para efeitos da aplicação do presente decreto, os termos e as expressões que se seguem devem entender-se da forma seguinte:

1. produto — um sistema, um dispositivo, uma peça, um componente ou uma unidade técnica utilizados para o fabrico de um veículo, para a substituição dos elementos existentes num veículo ou para montagem/utilização posterior num veículo homologado. Pode ser:

1.1. um produto original — produto fabricado segundo as especificações técnicas e os padrões de produção previstos pelo construtor do veículo para o fabrico dos produtos utilizados na montagem do veículo em causa. Incluem-se aí os produtos fabricados na mesma linha de produção dos produtos em causa. Considera-se, salvo prova em contrário, que os produtos são originais se o fabricante dos mesmos declarar que os produtos correspondem ao nível de qualidade dos produtos utilizados na montagem do veículo em questão e que foram fabricados de acordo com as especificações e os padrões de produção do fabricante do veículo.

[...]»

11 O artigo 4.º, n.º 1, do referido decreto do governo prevê:

«Para efeitos de introdução no mercado e/ou comercialização, os produtos e os materiais consumíveis devem ser acompanhados dos documentos previstos no quadro normativo em vigor.»

12 O artigo 6.º do Decreto do Governo n.º 80/2000 dispõe:

«Constituem contraordenações e são punidas do seguinte modo:

- a) a inobservância do disposto no artigo 1.º, n.º 2 [...]: uma coima de 1 000 [lei] a 5 000 lei [romenos (RON)] (cerca de 227 [euros] a 1 135 euros);

[...]»

13 O anexo da Portaria n.º 2135, de 8 de dezembro de 2005, do Ministro dos Transportes, dos Edifícios e do Turismo, que aprova o quadro normativo da homologação e certificação dos produtos e materiais consumíveis utilizados nos veículos rodoviários, e das condições de introdução no mercado dos

mesmos, inclui um capítulo II, intitulado «Metodologia e condições relativas à certificação ou homologação dos produtos utilizados nos veículos rodoviários». Neste capítulo figura o ponto 2.1, que prevê:

«Os produtos fabricados em território nacional ou importados, constantes da lista incluída no capítulo V, apenas podem ser introduzidos no mercado se forem certificados ou homologados pelo RAR. A certificação ou homologação é requerida pelos fabricantes, pelos seus representantes, pelos importadores ou distribuidores. [...]»

- 14 O capítulo V do mesmo anexo contém uma lista dos produtos e dos materiais consumíveis sujeitos a tal certificação ou homologação pelo RAR para serem colocados no mercado. Esta lista enumera os elementos utilizados por veículos rodoviários relativos à segurança da circulação, à proteção do ambiente, à eficiência energética e à proteção contra os furtos. Este capítulo V compreende um ponto 5.1.3, que se refere aos filtros de combustível, e um ponto 5.3.2, que se refere às bombas de água.

Factos do litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 15 A sociedade Capoda, estabelecida na Roménia, comercializa neste Estado-Membro produtos e peças sobressalentes que permitem a reparação, a manutenção e o funcionamento de veículos automóveis, que a mesma adquire a sociedades estabelecidas noutros Estados-Membros.
- 16 Resulta da decisão de reenvio que, na sequência de uma inspeção efetuada em 21 de junho de 2011 pelo RAR, este constatou que a referida sociedade comercializava na Roménia bombas de água e filtros de combustível para veículos rodoviários incluídos na categoria das peças que afetam a segurança da circulação e a proteção do ambiente, sem que esses produtos tivessem sido certificados ou homologados em conformidade com a legislação nacional. Por consequência, pelo auto de notícia e de punição desta contraordenação, de 28 de junho de 2011, o RAR condenou a Capoda no pagamento de 2 000 lei romenos (RON) (aproximadamente 454 euros).
- 17 Essa sociedade alegou que os referidos produtos tinham sido adquiridos a sociedades estabelecidas na Alemanha e que eram acompanhados de certificados que atestavam que se tratava de peças sobressalentes originais ou de peças sobressalentes de qualidade equivalente, na aceção do artigo 1.º do Regulamento n.º 1400/2002, colocadas em livre circulação noutros Estados-Membros. De resto, afirmou que tais documentos atestam igualmente que os produtos em causa tinham sido fabricados nas mesmas unidades de produção que os equipamentos de origem, e que tinham sido homologados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros nos quais tinham sido fabricados. Nessas condições, a Capoda considerou que, em aplicação do princípio do reconhecimento mútuo, esses produtos deviam ser isentos da obrigação de certificação ou de homologação prevista pelo direito romeno.
- 18 A Capoda intentou uma ação no Judecătoria Cluj-Napoca (Tribunal de Primeira Instância de Cluj-Napoca, Roménia), pedindo a anulação do referido auto de notícia de 28 de junho de 2011. Por sentença proferida em 2012, esse tribunal acolheu esse pedido por considerar que, embora as peças controvertidas estejam abrangidas pela categoria das peças para as quais o direito romeno impõe um procedimento de certificação ou de homologação, podem, em virtude da definição de «[p]eças sobressalentes originais» e de «[p]eças sobressalentes de qualidade equivalente» prevista no artigo 1.º, n.º 1, alíneas t) e u), do Regulamento n.º 1400/2002, ser equiparadas a produtos originais, na aceção do artigo 1.º *ter*, ponto 1.1, do Decreto do Governo n.º 80/2000. Por consequência, declarou que essas peças deviam ser isentas do procedimento de homologação ou de certificação, em conformidade com o artigo 1.º, n.º 8, do referido decreto.

- 19 Pronunciando-se sobre o recurso interposto contra a referida sentença pelo RAR e pelo agente que elaborou o auto de notícia de 28 de junho de 2011, B.-N. Bejan, o Tribunalul Cluj (Tribunal Distrital de Cluj) reformulou a decisão proferida e confirmou a validade do auto de notícia, considerando que os documentos fornecidos pela Capoda não provavam que as peças controvertidas tinham sido homologadas pelo RAR nem demonstravam a sua qualidade original, uma vez que se tratava de documentos emitidos por distribuidores e não pelos fabricantes.
- 20 Em 26 de outubro de 2013, a Capoda interpôs um recurso de revista do referido acórdão no Tribunalul Cluj. A referida sociedade alega, em particular, que a aplicação de um procedimento de homologação ou de certificação às peças controvertidas é contrária à livre circulação de mercadorias.
- 21 Nestas condições, o Tribunalul Cluj decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) O direito da União [...], designadamente o artigo 34.º TFUE, o artigo 31.º, n.º 1, da [Diretiva 2007/46] e o artigo 1.º, [n.º 1], alíneas t) e u), do [Regulamento n.º 1400/2002], pode ser interpretado no sentido de que se opõe a uma norma nacional como a prevista no artigo 1.º, n.º 2, do [Decreto do Governo] n.º 80/2000, porquanto a mesma institui uma medida de efeito equivalente a uma restrição quantitativa à importação, dado que, nos termos da referida norma, para a livre circulação (venda, distribuição) dos produtos e materiais consumíveis novos, compreendidos na categoria dos [elementos que] contribuem para a segurança da circulação rodoviária, a proteção do ambiente, a eficiência energética e a proteção contra os furtos dos veículos rodoviários, é necessária a apresentação, por parte do vendedor/distribuidor/comerciante, de um certificado de homologação ou de uma certificação para efeitos de introdução no mercado e/ou comercialização emitida pelo fabricante, ou, quando o vendedor/distribuidor/comerciante não os tiver obtido ou não estiver na sua posse, é necessário proceder à tramitação do procedimento de homologação desses produtos junto do [RAR] e obter um certificado de homologação emitido pelo RAR, para efeitos de introdução no mercado e/ou comercialização, atendendo a que, ainda que o vendedor/distribuidor/comerciante esteja na posse de um certificado de conformidade para efeitos de introdução no mercado e/ou comercialização das peças, disponibilizado pelo distribuidor de outro Estado-Membro da [União], o qual distribui livremente essas peças no território desse Estado-Membro [...], o referido certificado não é suficiente para permitir a livre circulação/venda/distribuição das mercadorias em causa?
- 2) O direito da União [...], designadamente o artigo 34.º TFUE, relativamente ao conceito de ‘medidas de efeito equivalente a uma restrição quantitativa’, o artigo 31.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46[...] e o artigo 1.º, [n.º 1], alíneas t) e u), do [Regulamento n.º 1400/2002], pode ser interpretado no sentido de que se opõe a uma norma nacional que dispõe que é insuficiente, para permitir a livre comercialização dos produtos e materiais consumíveis novos, compreendidos na categoria dos que contribuem para a segurança da circulação rodoviária, a proteção do ambiente, a eficiência energética e a proteção contra o furto dos veículos rodoviários, o certificado de conformidade para efeitos de introdução no mercado e/ou comercialização disponibilizado pelo distribuidor de outro Estado-Membro [...] relativamente a produtos e materiais consumíveis novos, atendendo a que o referido distribuidor de outro Estado-Membro [...] distribui livremente essas peças no território desse Estado-Membro [...], sendo certo que, de acordo com esse certificado, as peças em causa podem ser comercializadas no território da União [...]?»

Quanto à admissibilidade das questões prejudiciais

- 22 O Governo romeno alega a inadmissibilidade das questões prejudiciais relativas à interpretação dos artigos 34.º TFUE e 1.º, n.º 1, alíneas t) e u), do Regulamento n.º 1400/2002. Por um lado, sustenta que a Diretiva 2007/46 procede a uma harmonização completa do domínio que regula, de maneira

que já não se pode recorrer ao direito primário. Por outro lado, sustenta que o Regulamento n.º 1400/2002 já não estava em vigor à data do controlo realizado pelo RAR e que as novas disposições da União já não contêm as definições cuja interpretação é solicitada pelo juiz de reenvio.

- 23 A este respeito, importa recordar que, segundo jurisprudência constante, o processo previsto no artigo 267.º TFUE constitui um instrumento de cooperação entre o Tribunal de Justiça e os órgãos jurisdicionais nacionais, graças ao qual o primeiro fornece aos segundos os elementos de interpretação do direito da União que lhes são necessários para a decisão das causas que lhes são submetidas (v., designadamente, acórdão Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, n.º 25).
- 24 No quadro desta cooperação, compete apenas ao juiz nacional, ao qual o litígio foi submetido e que deve assumir a responsabilidade pela decisão jurisdicional a proferir, apreciar, tendo em conta as especificidades de cada processo, tanto a necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sua decisão como a pertinência das questões que coloca ao Tribunal de Justiça. Consequentemente, desde que as questões colocadas sejam relativas à interpretação do direito da União, o Tribunal de Justiça é, em princípio, obrigado a pronunciar-se (v., designadamente, acórdão Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, n.º 26).
- 25 Daqui resulta que as questões relativas à interpretação do direito da União, colocadas pelo juiz nacional no quadro factual e normativo que define sob sua responsabilidade, e cuja exatidão não compete ao Tribunal de Justiça verificar, beneficiam de uma presunção de pertinência. O Tribunal de Justiça só se pode recusar a responder a uma questão prejudicial submetida por um órgão jurisdicional nacional quando é manifesto que a interpretação do direito da União solicitada não tem qualquer relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal, quando o problema é hipotético ou ainda quando o Tribunal de Justiça não dispõe dos elementos de facto e de direito necessários para responder utilmente às questões que lhe são colocadas (v., designadamente, acórdão Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, n.º 27).
- 26 No caso em apreço, não se pode afirmar que o artigo 34.º TFUE não tem manifestamente nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal. De resto, a questão de saber se não é necessário interpretar este artigo porque a Diretiva 2007/46 procedeu a uma harmonização completa não constitui um motivo de inadmissibilidade e deve ser apreciada no quadro da resposta a dar às questões prejudiciais. Por conseguinte, não pode ser acolhida a exceção de inadmissibilidade invocada pelo Governo romeno em relação ao artigo 34.º TFUE.
- 27 Por outro lado, o Regulamento n.º 1400/2002 fixou, no seu artigo 12.º, a sua data de expiração em 31 de maio de 2010. Dado que o auto de notícia em causa no processo principal foi elaborado em 28 de junho de 2011, o referido regulamento não é aplicável ao litígio no processo principal. Note-se igualmente que as definições que prevê no seu artigo 1.º, n.º 1, alíneas t) e u), das peças originais ou das peças sobressalentes de qualidade equivalente só se aplicam, em qualquer caso, para os efeitos desse regulamento, o qual se refere unicamente à aplicação do antigo artigo 81.º, n.º 3, do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no setor automóvel.
- 28 Por conseguinte, as questões submetidas não são admissíveis, na medida em que se referem a esse regulamento.
- 29 O Governo romeno considera igualmente que as disposições do artigo 31.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46 são claras e não deixam lugar a qualquer dúvida razoável que justifique um pedido de interpretação. Dado que tal argumento não constitui um motivo de inadmissibilidade de uma questão prejudicial, deve ser rejeitado.
- 30 Tendo em conta o exposto, importa constatar que as questões prejudiciais são inadmissíveis na medida em que se referem à interpretação do artigo 1.º, n.º 1, alíneas t) e u), do Regulamento n.º 1400/2002.

Quanto às questões prejudiciais

- 31 Com as suas duas questões, que importa examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se os artigos 34.º TFUE e 31.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46 devem ser interpretados no sentido de que se opõem a um regime nacional como o que está em causa no processo principal, que subordina a comercialização, num Estado-Membro, de peças sobressalentes novas para veículos rodoviários — neste caso, bombas de água e filtros de combustível — à aplicação de um procedimento de certificação ou de homologação nesse Estado-Membro, a menos que se demonstre, mediante um certificado de homologação ou de certificação, que esses produtos foram já submetidos a esse processo noutro Estado-Membro ou que se trata de peças originais ou de peças sobressalentes de qualidade equivalente, na aceção desse regime, considerando-se insuficiente um documento emitido a este respeito pelo distribuidor.
- 32 A título liminar, recorde-se que resulta do artigo 1.º da Diretiva 2007/46 que esta estabelece não apenas um quadro harmonizado que contém as disposições administrativas e os requisitos técnicos gerais aplicáveis à homologação de todos os veículos novos que sejam abrangidos pelo seu âmbito de aplicação, bem como à homologação de sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no intuito de facilitar a respetiva matrícula, venda e entrada em circulação na União, mas também as disposições relativas à venda e entrada em circulação das peças e equipamentos destinados a veículos homologados nos termos desta diretiva.
- 33 Parece resultar dos autos transmitidos ao Tribunal de Justiça que o processo principal está abrangido por esta segunda categoria de disposições, o que, no entanto, compete ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.
- 34 Neste contexto, o artigo 31.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46 prevê que os Estados-Membros só devem permitir a venda, a colocação à venda ou a entrada em circulação de peças ou equipamentos que sejam suscetíveis de constituir um risco significativo para o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental se tais peças ou equipamentos tiverem sido autorizados por uma entidade homologadora, ao abrigo dos n.ºs 5 a 10 deste artigo.
- 35 No entanto, como resulta dos n.ºs 2 e 11 do artigo 31.º da Diretiva 2007/46, as peças ou equipamentos objeto da autorização referida no n.º 1 deste artigo devem figurar na lista do anexo XIII desta diretiva. Ora, como indica a Comissão, esta última não configurou nenhuma lista no quadro do referido anexo.
- 36 Nesse caso, e como é defendido pelo Governo romeno e pela Comissão, é preciso ter em conta o n.º 12 desse artigo 31.º, que prevê que, enquanto a Comissão não tomar uma decisão quanto a saber se uma peça ou um elemento de equipamento deve ou não ser incluído na lista que figura no anexo XIII desta diretiva, os Estados-Membros podem manter em vigor as disposições nacionais respeitantes às peças ou equipamentos que sejam suscetíveis de constituir um risco significativo para o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental, mas essas disposições nacionais caducam logo que for tomada tal decisão.
- 37 Assim, esta disposição diz respeito à venda e à entrada em circulação de peças ou de partes de equipamento que, além de não figurarem na lista que consta do anexo XIII da Diretiva 2007/46, são suscetíveis de constituir um risco significativo para o correto funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo no qual estão instaladas ou para o desempenho ambiental deste, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar quanto às peças em causa no processo principal.
- 38 A seguir, importa examinar se o direito do Estado-Membro relativo à venda e entrada em circulação dessas peças, para o qual remete o artigo 31.º, n.º 12, desta diretiva, está em conformidade com o direito da União e em particular com o artigo 34.º TFUE.

- 39 A este respeito, resulta de jurisprudência constante que toda e qualquer medida de um Estado-Membro suscetível de entravar, direta ou indiretamente, efetiva ou potencialmente, o comércio na União deve ser considerada uma medida de efeito equivalente a restrições quantitativas na aceção do artigo 34.º TFUE (v., designadamente, acórdãos Dassonville, 8/74, EU:C:1974:82, n.º 5, e Juvelta, C-481/12, EU:C:2014:11, n.º 16).
- 40 Daqui resulta, em particular, que, mesmo na falta de medidas de harmonização de direito da União, os produtos legalmente fabricados e comercializados num Estado-Membro devem poder ser comercializados noutro Estado-Membro sem serem sujeitos a controlos suplementares. Para ser justificado, um regime nacional que exija esses controlos deve ser abrangido por uma das exceções previstas no artigo 36.º TFUE ou por uma das exigências imperativas reconhecidas pela jurisprudência do Tribunal de Justiça e, em ambos os casos, ser adequado para garantir a realização do objetivo prosseguido e não ultrapassar o necessário para atingir esse objetivo (v. acórdãos ATRAL, C-14/02, EU:C:2003:265, n.º 65, e Comissão/Portugal, C-432/03, EU:C:2005:669, n.º 42).
- 41 Resulta dos autos transmitidos ao Tribunal de Justiça que o regime em causa no processo principal impõe a aplicação de um procedimento de homologação ou de certificação aos produtos em causa, o que é suscetível de constituir uma medida de efeito equivalente na aceção do artigo 34.º TFUE, a menos que este regime estabeleça igualmente exceções aos referidos procedimentos, para assegurar que os produtos legalmente fabricados e comercializados noutros Estados-Membros são isentos deles.
- 42 Todavia, parece resultar também desses autos que o artigo 1.º, n.º 8, do Decreto do Governo n.º 80/2000 prevê tais exceções, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.
- 43 Se não for este o caso, incumbiria às autoridades nacionais competentes demonstrar que, tendo em conta os produtos suscetíveis de ser afetados, esse entrave pode ser justificado por objetivos de proteção da segurança rodoviária e de proteção do ambiente, que constituem, segundo a jurisprudência, razões imperiosas de interesse geral suscetíveis de justificar uma medida de efeito equivalente a uma restrição quantitativa e que não só é necessário mas também proporcionado a tais objetivos (v., designadamente, acórdão Comissão/Bélgica, C-150/11, EU:C:2012:539, n.ºs 54 e 55).
- 44 Quanto à questão de saber se o direito da União se opõe a que documentos, como os fornecidos pela Capoda, não sejam considerados suficientes para demonstrar que as peças, como as que estão em causa no processo principal, estão já homologadas ou certificadas, ou que se trata de peças originais ou sobressalentes de qualidade equivalente, na aceção do direito nacional, isentas, a esse título, do procedimento de homologação ou de certificação pelo RAR, importa precisar que compete aos Estados-Membros, na falta de normas de direito da União, determinar os meios de prova que podem ser apresentados a este respeito, sem prejuízo dos princípios da equivalência e da efetividade.
- 45 Assim, sob esta reserva, o direito da União não se opõe a que só os certificados procedentes do fabricante e não do distribuidor permitam, em princípio, atestar que se trata de peças já homologadas ou certificadas ou de peças originais ou sobressalentes de qualidade equivalente, na aceção do direito nacional. Note-se, de resto, que o artigo 3.º, n.º 26, da Diretiva 2007/46, que define o conceito de «[p]eças ou equipamentos de origem», prevê que, para efeitos do disposto nesta diretiva, se presume, até prova em contrário, que as peças são de origem se o respetivo fabricante o declarar.
- 46 Por conseguinte, há que responder às questões submetidas que o artigo 34.º TFUE e o artigo 31.º, n.ºs 1 e 12, da Diretiva 2007/46 devem ser interpretados no sentido de que não se opõem a um regime nacional, como o que está em causa no processo principal, que subordina a comercialização, num Estado-Membro, de peças sobressalentes novas para veículos rodoviários — no caso em apreço, bombas de água e filtros de combustível — à aplicação de um procedimento de certificação ou de homologação nesse Estado-Membro, desde que esse regime preveja também exceções para garantir que as peças legalmente fabricadas e comercializadas noutros Estados-Membros sejam isentas ou, senão, que as peças em causa possam constituir um risco importante para o bom funcionamento de

sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental e que esse procedimento de homologação ou de certificação seja estritamente necessário e proporcionado ao respeito dos objetivos de proteção da segurança rodoviária ou da proteção do ambiente. As condições em que deve ser feita a prova de que tais peças estão já homologadas ou certificadas, ou de que se trata de peças originais ou de qualidade equivalente, devem ser determinadas, na falta de normas de direito da União, pelo direito dos Estados-Membros, sem prejuízo dos princípios da equivalência e da efetividade.

Quanto às despesas

- ⁴⁷ Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Sétima Secção) declara:

O artigo 34.º TFUE e o artigo 31.º, n.ºs 1 e 12, da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos («Diretiva-Quadro»), devem ser interpretados no sentido de que não se opõem a um regime nacional, como o que está em causa no processo principal, que subordina a comercialização, num Estado-Membro, de peças sobressalentes novas para veículos rodoviários — no caso em apreço, bombas de água e filtros de combustível — à aplicação de um procedimento de certificação ou de homologação nesse Estado-Membro, desde que esse regime preveja também exceções para garantir que as peças legalmente fabricadas e comercializadas noutros Estados-Membros sejam isentas ou, senão, que as peças em causa possam constituir um risco importante para o bom funcionamento de sistemas essenciais para a segurança do veículo ou para o seu desempenho ambiental e que esse procedimento de homologação ou de certificação seja estritamente necessário e proporcionado ao respeito dos objetivos de proteção da segurança rodoviária ou da proteção do ambiente.

As condições em que deve ser feita a prova de que tais peças estão já homologadas ou certificadas, ou de que se trata de peças originais ou de qualidade equivalente, devem ser determinadas, na falta de normas de direito da União, pelo direito dos Estados-Membros, sem prejuízo dos princípios da equivalência e da efetividade.

Assinaturas