



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

15 de junho de 2017\*

«Reenvio prejudicial — Mercado interno — Homologação CE — Diretiva 2003/37/CE — Âmbito de aplicação — Tratores agrícolas ou florestais — Comercialização e registo na União Europeia de veículos usados, importados de países terceiros — Conceitos de “veículo novo” e de “entrada em circulação”»

No processo C-513/15,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Supremo Tribunal Administrativo da Lituânia), por decisão de 17 de setembro de 2015, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 25 de setembro de 2015, no processo iniciado pela

«Agrodetalė» UAB,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: J. L. da Cruz Vilaça, presidente de secção, M. Berger, A. Borg Barthet (relator), E. Levits e F. Biltgen, juízes,

advogado-geral: Y. Bot,

secretário: M. Aleksejev, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 12 de janeiro de 2017,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da «Agrodetalė» UAB, por O. Žilėnas e R. Černiauskas, advokatai,
- em representação do Governo lituano, por M. Šavelskis, K. Dieninis e D. Kriauciūnas, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo espanhol, por V. Ester Casas e A. Gavela Llopis, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, inicialmente, por R. Dobilaitė e D. Kukovec, na qualidade de agentes, e, depois, por A. Steiblytė e A. C. Becker, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 8 de fevereiro de 2017,

profere o presente

\* Língua do processo: lituano.

## Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação da Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativa à homologação de tratores agrícolas ou florestais, seus reboques e máquinas intermutáveis rebocadas, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos e que revoga a Diretiva 74/150/CEE (JO 2003, L 171, p. 1), conforme alterada pela Diretiva 2014/44/UE da Comissão, de 18 de março de 2014 (JO 2014, L 82, p. 20) (a seguir «Diretiva 2003/37»).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a «Agrodetalé» UAB à Vilniaus miesto savivaldybės administracija (Administração municipal da cidade de Vilnius, Lituânia, a seguir «município de Vilnius») a respeito do indeferimento, por esta última, do pedido da Agrodetalé de inscrição, no registo nacional de tratores, máquinas automotrizes e agrícolas e respetivos reboques, de tratores usados, importados da Bielorrússia.

## Quadro jurídico

### *Direito da União*

- 3 O considerando 4 da Diretiva 2003/37 enunciava:

«Baseando-se a presente diretiva no princípio da harmonização total, é necessário prever um prazo suficiente antes de a homologação CE se tornar obrigatória, por forma a permitir aos fabricantes destes veículos adaptarem-se aos novos procedimentos harmonizados.»

- 4 Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, desta diretiva:

«A presente diretiva é aplicável à homologação de veículos fabricados em uma ou várias fases. A presente diretiva é aplicável aos veículos definidos na alínea d) do artigo 2.º com uma velocidade máxima por construção não inferior a 6 km/h.

A presente diretiva é igualmente aplicável à homologação CE de sistemas, componentes e unidades técnicas previstos para estes veículos.»

- 5 O artigo 2.º da referida diretiva previa:

«Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- a) “Homologação CE”, o procedimento através do qual um Estado-Membro certifica que um modelo de veículo ou um tipo de sistema, componente ou unidade técnica satisfaz os requisitos técnicos aplicáveis da presente diretiva. A homologação CE de sistemas, componentes ou unidades técnicas pode também ser denominada ‘homologação CE de componentes’;

[...]

- d) “Veículo”, qualquer trator, reboque, máquina intermutável rebocada, completos, incompletos ou completados, destinados a serem utilizados na agricultura ou na silvicultura;
- e) “Categoria de veículo”, conjunto de veículos que possuem características idênticas de conceção;

f) “Modelo de veículo”, os veículos de uma categoria específica, idênticos pelo menos nos aspetos essenciais referidos no capítulo A do anexo II. Um modelo de veículo pode comportar as diferentes variantes e versões que figuram no capítulo A do anexo II;

[...]

q) “Entrada em circulação”, a primeira utilização de um veículo na Comunidade, conforme a utilização a que se destina. Para um veículo que não necessite, antes da primeira utilização, nem de instalação nem de regulação pelo fabricante ou por uma terceira pessoa designada por este último, a entrada em circulação é considerada como tendo lugar aquando do seu registo ou da sua colocação no mercado pela primeira vez;

[...]

z) “Certificado de conformidade”, o documento previsto no anexo III, emitido pelo fabricante, por forma a certificar que um determinado veículo homologado de acordo com o disposto na presente diretiva cumpre o disposto em todos os instrumentos reguladores aplicáveis no momento da sua produção e que ateste que pode ser registado ou colocado em circulação nos Estados-Membros sem qualquer inspeção adicional.»

6 Nos termos do artigo 3.º da Diretiva 2003/37:

«1. Qualquer pedido de homologação [CE] de um veículo deve ser apresentado pelo fabricante às entidades competentes em matéria de homologação de um Estado-Membro, devendo vir acompanhado por um *dossier* de fabrico com as informações exigidas no anexo I.

[...]

4. Um pedido de homologação CE relativo a um modelo de veículo ou um sistema, componente ou unidade técnica pode ser apresentado apenas a um único Estado-Membro. Deve ser apresentado um pedido separado para cada modelo ou tipo a homologar.»

7 O artigo 4.º desta diretiva dispunha, nos seus n.ºs 1 e 3:

«1. Cada Estado-Membro deve conceder:

a) Uma homologação CE aos modelos de veículos conformes às informações contidas no *dossier* de fabrico e que satisfaçam, segundo a sua categoria, os requisitos técnicos de todas as diretivas específicas indicadas no capítulo B do anexo II;

[...]

2. Se um Estado-Membro considerar que um veículo, um sistema, um componente ou uma unidade técnica que preencha os requisitos do n.º 1 constitui, apesar de tudo, um sério risco para a segurança rodoviária, a qualidade do ambiente ou a segurança do trabalho, pode recusar conceder a homologação CE. Esse Estado-Membro deve informar imediatamente os restantes Estados-Membros e a Comissão desse facto, fundamentando a sua decisão.

3. As entidades competentes em matéria de homologação CE de cada Estado-Membro devem enviar às entidades correspondentes dos outros Estados-Membros, no prazo de um mês, um exemplar da ficha de homologação CE acompanhado dos documentos especificados no capítulo C do anexo II relativa a cada modelo de veículo cuja homologação tenha sido concedida, recusada ou revogada.»

8 O artigo 6.º, n.º 1, da referida diretiva previa:

«Na qualidade de detentor de uma ficha de homologação CE, o fabricante elabora um certificado de conformidade.

Este certificado, cujos modelos figuram no anexo III, acompanha cada veículo completo ou incompleto fabricado de acordo com o modelo de veículo homologado.»

9 Nos termos do artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da referida diretiva:

«Cada Estado-Membro deve matricular os veículos novos homologados e permitir a sua venda ou a sua entrada em circulação por motivos relacionados com a sua construção ou o seu funcionamento, unicamente se estes veículos forem acompanhados de um certificado de conformidade válido.»

10 O artigo 10.º, n.º 1, da Diretiva 2003/37 dispunha:

«No caso de veículos de fim de série, os Estados-Membros podem, a pedido do fabricante, dentro dos limites quantitativos constantes da secção B do anexo V e durante o período limitado previsto no terceiro parágrafo, matricular e permitir a venda ou a entrada em circulação de veículos novos conformes a um modelo de veículo cuja homologação tenha deixado de ser válida.»

11 Nos termos do artigo 15.º, n.º 1, desta diretiva:

«Se um Estado-Membro determinar que veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas de um dado modelo ou tipo afetam gravemente a segurança rodoviária ou a segurança do trabalho, embora sejam acompanhados de um certificado de conformidade válido ou estejam devidamente marcados, esse Estado-Membro pode, durante um período máximo de seis meses, recusar a matrícula desses veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas, ou proibir a sua venda ou entrada em circulação no seu território.»

12 O artigo 23.º, n.º 1, da Diretiva 2003/37 previa:

«Em relação aos veículos das categorias T1, T2 e T3, os Estados-Membros aplicam a presente diretiva:

- a) Aos novos modelos de veículos a partir de 1 de julho de 2005;
- b) A todos os novos veículos a partir de 1 de julho de 2009.»

13 O artigo 76.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO 2013, L 60, p. 1), revogou a Diretiva 2003/37, com efeitos a 1 de janeiro de 2016.

### ***Direito lituano***

14 O ponto 1 do žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 (Despacho n.º 3D-396 do Ministro da Agricultura), de 1 de julho de 2014, aditou às regras de registo dos tratores, máquinas automotrizes e agrícolas e respetivos reboques, aprovadas pelo žemės ūkio ministro įsakymo Nr. 3D-384 „Dėl Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“

(Despacho n.º 3D-384 do Ministro da Agricultura, relativo à aprovação das regras de registo de tratores, máquinas automotrizes e agrícolas e respetivos reboques), de 2 de outubro de 2006, um ponto 19.º-A, com a seguinte redação:

«Os tratores agrícolas de rodas usados, fabricados em países não pertencentes à União Europeia, depois de 1 de julho de 2009, e não registados em Estados-Membros da União, devem ser registados nos termos dessas regras, se tiverem sido fabricados em conformidade com os requisitos da [Diretiva 2003/37].»

### **Litígio no processo principal e questões prejudiciais**

- 15 Em 1 de julho e 8 de outubro de 2014, a sociedade Agrodetalė apresentou, no município de Vilnius, vários pedidos de inscrição, no registo nacional de tratores, máquinas automotrizes e agrícolas e respetivos reboques, de tratores usados, fabricados na Bielorrússia depois de 1 de julho de 2009.
- 16 Por decisões de 4 de julho e 13 de outubro de 2014, o município de Vilnius indeferiu o pedido da Agrodetalė, com fundamento no facto de esta não ter apresentado documentos comprovativos de que os referidos tratores cumpriam os requisitos do ponto 19.º-A das regras de registo de tratores, máquinas automotrizes e agrícolas e respetivos reboques, conforme aditado pelo ponto 1 do Despacho n.º 3D-396.
- 17 A Agrodetalė intentou uma ação de anulação destas decisões no Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunal Administrativo Regional de Vilnius, Lituânia), que, por despacho de 17 de fevereiro de 2015, suspendeu a instância e submeteu ao Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Supremo Tribunal Administrativo da Lituânia) um pedido de apreciação da compatibilidade do ponto 19.º-A das referidas regras de registo de tratores, máquinas automotrizes e agrícolas e respetivos reboques com diversas regras de direito nacional de nível superior na hierarquia normativa.
- 18 Segundo o Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunal Administrativo Regional de Vilnius), os requisitos técnicos estabelecidos na Diretiva 2003/37 só se aplicam ao registo de veículos novos até à sua entrada em circulação.
- 19 O Žemės ūkio ministerija (Ministério da Agricultura, Lituânia) defende, pelo contrário, que os requisitos da Diretiva 2003/37 se aplicam a todos os tratores fabricados depois de 1 de julho de 2009, quer sejam novos ou usados, independentemente do seu local de fabrico.
- 20 O órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto a esta interpretação das disposições da Diretiva 2003/37. Além disso, considera que a questão de saber se as disposições desta diretiva são aplicáveis a todos os veículos das categorias T1, T2 e T3 a partir de 1 de julho de 2009 ou apenas aos fabricados após essa data não resulta claramente do artigo 23.º, n.º 1, alínea b), da mesma diretiva.
- 21 Considerando que o litígio pendente nesse órgão jurisdicional suscita questões de interpretação e de aplicação do direito da União, o Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Supremo Tribunal Administrativo da Lituânia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
  - «1) As disposições da [Diretiva 2003/37] são aplicáveis à introdução no mercado da União Europeia e à matrícula de veículos usados ou em segunda mão fabricados fora da União, ou os Estados-Membros podem regular a matrícula desses veículos num Estado-Membro através de normas nacionais especiais e impor requisitos a essa matrícula (por exemplo, a obrigação de cumprir os requisitos da Diretiva 2003/37)?

- 2) Pode o artigo 23.º, n.º 1, alínea b), da [Diretiva 2003/37], lido em conjugação com o seu artigo 2.º, alínea q), ser interpretado no sentido de que prevê a aplicabilidade das disposições da diretiva aos [veículos] das categorias T1, T2 e T3 fabricados depois de 1 de julho de 2009?»

## **Quanto às questões prejudiciais**

### ***Quanto à primeira questão***

- 22 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se a Diretiva 2003/37 deve ser interpretada no sentido de que a comercialização e o registo, num Estado-Membro, de tratores usados, importados de países terceiros, devem respeitar os requisitos técnicos desta diretiva.
- 23 A título preliminar, importa salientar que a Diretiva 2003/37 prevê um procedimento uniforme de homologação dos veículos abrangidos pelo seu âmbito de aplicação e se baseia, conforme resulta do seu considerando 4, no princípio da harmonização total.
- 24 Com efeito, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, alínea a), desta diretiva, os Estados-Membros devem conceder uma homologação CE aos modelos de veículos que satisfaçam, segundo a sua categoria, os requisitos técnicos de todas as diretivas específicas indicadas no capítulo B do seu anexo II.
- 25 Com este procedimento uniforme de homologação, os Estados-Membros certificam que um modelo de veículo satisfaz os referidos requisitos técnicos, os quais se destinam, em substância, a garantir, como resulta do artigo 4.º, n.º 2, e do artigo 15.º, n.º 1, da Diretiva 2003/37, a segurança rodoviária, a qualidade do ambiente e a segurança do trabalho.
- 26 Além disso, em conformidade com o princípio da harmonização total em que assenta a Diretiva 2003/37, o artigo 7.º, n.º 1, lido em conjugação com o artigo 6.º, n.º 1, da mesma, impõe aos Estados-Membros que registem os veículos novos homologados, isto é, os fabricados de acordo com o modelo de veículo homologado, e que permitam a sua venda ou a entrada em circulação, quando sejam acompanhados de um certificado de conformidade válido, emitido pelo construtor do veículo. Resulta assim destas disposições, lidas à luz do artigo 3.º, n.º 4, e do artigo 4.º, n.º 3, da Diretiva 2003/37, que os veículos novos objeto dessa homologação CE num Estado-Membro podem ser comercializados e registados noutros Estados-Membros, sem qualquer outra formalidade de controlo dos requisitos técnicos.
- 27 O procedimento de homologação CE, conforme previsto pelo legislador de União, baseia-se, assim, no princípio do reconhecimento mútuo dos controlos da conformidade com as prescrições enunciadas pela Diretiva 2003/37 e pelas diretivas específicas mencionadas no capítulo B do seu anexo II, efetuados pelas autoridades de homologação dos diferentes Estados-Membros (v., neste sentido, acórdão de 18 de novembro de 2010, Lahousse e Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, n.º 27). O seu objetivo é garantir e promover o funcionamento do mercado interno e, ao mesmo tempo, salvaguardar a segurança rodoviária, a qualidade do ambiente e a segurança do trabalho.
- 28 Neste contexto, há que salientar, em primeiro lugar, que, para efeitos da aplicação do procedimento de homologação CE, é irrelevante o Estado de fabrico dos veículos. Com efeito, conforme assinalou o advogado-geral nos n.ºs 51 a 53 das suas conclusões, a obrigação, imposta aos Estados-Membros, de registar os veículos novos homologados, unicamente quando sejam acompanhados de um certificado de conformidade válido, prevista no artigo 7.º, n.º 1, da Diretiva 2003/37, aplica-se tanto aos veículos fabricados no território da União como aos produzidos num Estado terceiro e, depois, para ela importados.

- 29 Em segundo lugar, importa declarar que resulta, é certo, da redação do artigo 7.º, n.º 1, e do artigo 10.º, n.º 1, da Diretiva 2003/37 que as prescrições neles enunciadas relativamente ao registo e à entrada em circulação dos veículos só se referem expressamente aos «veículos novos». Além disso, o artigo 23.º, n.º 1, alínea b), desta diretiva prevê que, em relação aos veículos das categorias T1, T2 e T3, os Estados-Membros aplicam a dita diretiva a todos os «veículos novos» que entraram em circulação a partir de 1 de julho de 2009.
- 30 Tendo em conta as suas características, o sistema implementado pela diretiva está, com efeito, vocacionado para ser aplicado aos veículos novos, no que se refere aos veículos fabricados no território da União. Todos os veículos que, em estado novo, estavam abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2003/37 e que entraram em circulação na União foram, conseqüentemente, objeto de homologação.
- 31 Todavia, deve salientar-se, à semelhança do que fez o advogado-geral no n.º 66 das suas conclusões, que o sistema implementado pela Diretiva 2003/37 tem por objetivo garantir que todos os veículos, novos ou usados, pertencentes a determinadas categorias e comercializados, pela primeira vez, no mercado na União, a partir de 1 de julho de 2009, para os veículos das categorias T1, T2 e T3, satisfaçam os requisitos técnicos previstos por esta diretiva.
- 32 Esta interpretação é corroborada pelo Regulamento n.º 167/2013, que, diferentemente da Diretiva 2003/37, precisa, no seu artigo 3.º, ponto 37, que se entende por «veículo novo» «um veículo que nunca foi anteriormente matriculado ou não tenha entrado em circulação». Ora, resulta tanto do artigo 2.º, alínea q), da Diretiva 2003/37 como do artigo 3.º, ponto 40, do Regulamento n.º 167/2013 que a «entrada em circulação» deve ser entendida como a primeira utilização de um veículo na União.
- 33 Essa interpretação é, aliás, confirmada pela posição expressa pela Comissão no § 72 do seu «Guia de aplicação da Diretiva Máquinas 2006/42/CE [do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas e que altera a Diretiva 95/16/CE (JO 2006, L 157, p. 24)]», no qual afirma que, «[d]e forma geral, a Diretiva Máquinas não se aplica à colocação no mercado de máquinas usadas ou em segunda mão», reconhecendo, no entanto, a existência de «uma exceção a esta regra geral». Segundo a Comissão, «[a] Diretiva Máquinas aplica-se a máquinas usadas ou em segunda mão que foram postas à disposição pela primeira vez com vista à sua distribuição ou utilização fora da [União], quando são posteriormente colocadas no mercado ou em serviço pela primeira vez na [União]».
- 34 Além disso, conforme salientou, em substância, o advogado-geral nos n.ºs 68 e 69 das suas conclusões, uma interpretação diferente, que tivesse por efeito permitir a cada Estado-Membro definir ele próprio os requisitos técnicos necessários para a entrada em circulação e o registo dos veículos usados, importados de um país terceiro, iria contra o objetivo de garantir e promover o funcionamento do mercado interno, prosseguido, sucessivamente, pela Diretiva 74/150, pela Diretiva 2003/37 e, atualmente, pelo Regulamento n.º 167/2013, na medida em que as competências assim devolvidas aos Estados-Membros seriam suscetíveis de entravar as trocas entre eles.
- 35 Acresce que uma interpretação das disposições da Diretiva 2003/37 diferente da que resulta do n.º 31 do presente acórdão criaria o risco de comprometer os objetivos desta diretiva, destinados a salvaguardar a segurança rodoviária, a qualidade do ambiente e a segurança no trabalho.
- 36 Nestas circunstâncias, deve considerar-se que um veículo usado, importado de um país terceiro, que não foi objeto de homologação CE e se destina a ser utilizado pela primeira vez na União, é um «veículo novo» na aceção da Diretiva 2003/37.

37 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à primeira questão que a Diretiva 2003/37 deve ser interpretada no sentido de que a primeira comercialização e o registo, num Estado-Membro, de tratores usados, importados de países terceiros, devem respeitar os requisitos técnicos previstos nessa diretiva.

### *Quanto à segunda questão*

38 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 23.º, n.º 1, alínea b), da Diretiva 2003/37 pode ser interpretado no sentido de que as suas disposições se aplicam aos veículos das categorias T1, T2 e T3, fabricados após 1 de julho de 2009.

39 Tendo em conta a resposta dada à primeira questão e, em especial, o n.º 29 do presente acórdão, há que responder à segunda questão que o artigo 23.º, n.º 1, alínea b), da Diretiva 2003/37 deve ser interpretado no sentido de que as suas disposições se aplicam aos veículos usados das categorias T1, T2 e T3, importados de países terceiros para a União, quando entrem em circulação na União, pela primeira vez, a partir de 1 de julho de 2009.

### **Quanto às despesas**

40 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 (Quinta Secção) declara:

- 1) **A Diretiva 2003/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativa à homologação de tratores agrícolas ou florestais, seus reboques e máquinas intermutáveis rebocadas, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destes veículos e que revoga a Diretiva 74/150/CEE, conforme alterada pela Diretiva 2014/44/UE da Comissão, de 18 de março de 2014, deve ser interpretada no sentido de que a primeira comercialização e o registo, num Estado-Membro, de tratores usados, importados de países terceiros, devem respeitar os requisitos técnicos previstos nessa diretiva.**
- 2) **O artigo 23.º, n.º 1, alínea b), da Diretiva 2003/37, conforme alterada pela Diretiva 2014/44, deve ser interpretado no sentido de que as suas disposições se aplicam aos veículos usados das categorias T1, T2 e T3, importados de países terceiros para a União Europeia, quando entrem em circulação na União, pela primeira vez, a partir de 1 de julho de 2009.**

Assinaturas