



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL GERAL (Segunda Secção alargada)

15 de setembro de 2021 *

«Ambiente — Regulamento (CE) n.º 443/2009 — Regulamento de execução (UE) n.º 725/2011 — Decisão de execução (UE) 2015/158 — Decisão de Execução (UE) 2019/583 — Emissões de dióxido de carbono — Metodologia de ensaio — Veículos de passageiros»

No processo T-359/19,

Daimler AG, com sede em Estugarda (Alemanha), representada por N. Wimmer, C. Arhold e G. Ollinger, advogados,

recorrente,

contra

Comissão Europeia, representada por K. Talabér-Ritz e A. Becker, na qualidade de agentes,

recorrida,

que tem por objeto um pedido baseado no artigo 263.º TFUE e destinado à anulação da Decisão de Execução (UE) 2019/583 da Comissão, de 3 de abril de 2019, que confirma ou altera o cálculo provisório das emissões médias específicas de CO₂ e dos objetivos de emissões específicas dos fabricantes de automóveis de passageiros, no que respeita ao ano de 2017 e, no caso de determinados fabricantes do agrupamento Volkswagen, aos anos de 2014, 2015 e 2016, nos termos do Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO 2019, L 100, p. 66), na medida em que exclui, no que diz respeito à recorrente, as emissões específicas médias de CO₂ e as reduções das emissões de CO₂ atribuídas aecoinovações,

O TRIBUNAL GERAL (Segunda Secção alargada),

composto por: S. Pappasavvas, presidente, V. Tomljenović, F. Schalin (relator), P. Škvařilová-Pelzl e I. Nömm, juízes,

secretário: J. Palacio González, administrador principal,

vistos os autos e após a audiência de 1 de fevereiro de 2021,

profere o presente

* Língua do processo: alemão.

Acórdão

Quadro jurídico

- 1 No âmbito do objetivo fixado pela União Europeia de reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) dos veículos ligeiros, garantindo simultaneamente o bom funcionamento do mercado interno, o Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia adotaram o Regulamento (CE) n.º 443/2009, de 23 de abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros (JO 2009, L 140, p. 1).
- 2 A fim de alcançar este objetivo, o artigo 4.º do Regulamento n.º 443/2009 prevê que, no ano civil que começa em 1 de janeiro de 2012 e em cada ano civil subsequente, cada fabricante de automóveis de passageiros deve assegurar que as respetivas emissões específicas médias de CO₂ não ultrapassem o objetivo de emissões específicas que lhe é atribuído em conformidade com o anexo I do referido regulamento ou, se se tratar de um fabricante que beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 11.º desse mesmo regulamento, em conformidade com essa derrogação.
- 3 A determinação do objetivo de emissões específicas de um fabricante é feita em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento n.º 443/2009, lido em conjugação com o anexo I do referido regulamento. Por outro lado, para efeitos da determinação das emissões médias de CO₂ de um fabricante, os Estados-Membros identificam os dados referidos no artigo 8.º do Regulamento n.º 443/2009, lido em conjugação com o anexo II do referido regulamento, em especial as emissões de CO₂ para todos os veículos de passageiros novos matriculados no seu território no decurso do ano anterior, tal como determinados no âmbito da homologação por tipo de veículos e designados no certificado de conformidade previsto no artigo 18.º 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 2007, L 263, p. 1).
- 4 A Comissão Europeia regista esses dados num registo público. Em conformidade com o artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento n.º 443/2009, a Comissão estabelece igualmente, o mais tardar até 30 de junho de cada ano, um cálculo provisório das emissões médias de CO₂, do objetivo de emissões específicas e da diferença entre estes dois valores durante o ano civil anterior, para cada fabricante, e comunica esses dados aos referidos fabricantes.
- 5 No termo de um prazo de três meses a contar dessa notificação, durante o qual os fabricantes podem notificar à Comissão qualquer eventual erro, a Comissão confirma ou altera os dados provisoriamente calculados, o mais tardar, até 31 de outubro de cada ano, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 5, do Regulamento n.º 443/2009. A Comissão publica os dados finais sob a forma da lista referida no artigo 10.º do referido regulamento que indica, para cada fabricante, o objetivo fixado para o ano civil anterior bem como a diferença entre estes dois valores.
- 6 Se as emissões específicas médias de CO₂ de um fabricante ultrapasarem o seu objetivo fixado para o mesmo ano civil, a Comissão exigirá o pagamento do prémio sobre as emissões excedentárias previsto no artigo 9.º do Regulamento n.º 443/2009. Quando da cobrança deste prémio, a Comissão baseia-se nos dados estabelecidos em conformidade com o artigo 8.º, n.º 5, do referido regulamento.

- 7 O Regulamento n.º 443/2009 tem por objetivo não só a proteção do ambiente e a redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros mas também o bom funcionamento do mercado interno e visa, em especial, incentivar os investimentos nas novas tecnologias. Por conseguinte, com vista a promover a competitividade a longo prazo da indústria automóvel europeia, o regulamento «encoraja ativamente a ecoinovação e tem em conta as evoluções tecnológicas futuras» (v. considerando 13 do Regulamento n.º 443/2009).
- 8 Consequentemente, o artigo 12.º do Regulamento n.º 443/2009, relativo às ecoinovações, prevê que as reduções das emissões de CO₂ obtidas graças à utilização de tecnologias inovadoras sejam tomadas em consideração sob certas condições. Para o efeito, são deduzidas das emissões específicas de CO₂ veículos em que essas tecnologias são utilizadas no cálculo das emissões médias de CO₂ de um fabricante.
- 9 Em 25 de julho de 2011, a Comissão adotou o Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011, que estabelece o procedimento de aprovação e certificação de tecnologias inovadoras para redução das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO 2011, L 194, p. 19).
- 10 A fim de beneficiar de uma redução das emissões de CO₂ baseada numa tecnologia inovadora na determinação das emissões específicas médias de CO₂ de um fabricante, este último pode pedir à Comissão que aprove uma tecnologia inovadora como ecoinovação. Para tal, deve apresentar um pedido de aprovação de uma tecnologia inovadora como ecoinovação que contenha os elementos enumerados no artigo 4.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011. O pedido deve, segundo o artigo 4.º, n.º 2, alínea e), do Regulamento de Execução n.º 725/2011, incluir uma metodologia de ensaio a utilizar para demonstrar as reduções das emissões de CO₂ tornadas possíveis pela tecnologia inovadora ou, se essa metodologia já tiver sido aprovada pela Comissão, uma referência à metodologia aprovada. Esta metodologia de ensaio deve, segundo o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, fornecer resultados que sejam verificáveis, reproduzíveis e comparáveis e permitir demonstrar, de forma realista e com um grau elevado de significado estatístico, os efeitos benéficos da tecnologia inovadora nas emissões de CO₂, bem como, se for caso disso, ter em conta a interação com outras ecoinovações. Segundo o artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, a Comissão publicará orientações para a preparação das metodologias de ensaio relativas a diferentes potenciais tecnologias inovadoras que satisfaçam os critérios referidos no n.º 1 do mesmo artigo.
- 11 Assim, a Comissão publicou um documento intitulado «Orientações técnicas para a preparação dos pedidos de aprovação de tecnologias inovadoras em conformidade com o Regulamento n.º 443/2009» (a seguir «orientações técnicas»). No ponto 4, intitulado «Metodologia de ensaio», das referidas orientações, prevê-se que o pedido de aprovação de uma ecoinovação deve conter uma metodologia de ensaio que dê resultados precisos e verificáveis. Assim, resulta desse ponto que o requerente pode escolher entre duas abordagens diferentes, a saber, a abordagem completa ou a abordagem simplificada. Segundo a abordagem completa, o requerente deve desenvolver uma metodologia de ensaio e, se necessário, basear a referida metodologia em dados e em material. A referida documentação deve, em princípio, ser fornecida juntamente com o pedido de aprovação e deve ser avaliada por um organismo autorizado e independente a fim de elaborar o relatório de verificação. A abordagem simplificada implica que o requerente possa utilizar funções predefinidas e dados médios fornecidos nas orientações técnicas.

- 12 A Comissão procede em seguida à avaliação do pedido, em conformidade com o artigo 10.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011 e, se for caso disso, adota uma decisão que aprova a tecnologia inovadora como ecoinovação. Esta decisão precisa as informações necessárias para a certificação das reduções das emissões de CO₂ em conformidade com o artigo 11.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011, sob reserva da aplicação das exceções ao direito de acesso do público aos documentos, previstas no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão (JO 2001, L 145, p. 43).
- 13 Um fabricante de veículos que, para alcançar o seu objetivo de emissões específicas, pretende beneficiar de uma redução das suas emissões específicas médias de CO₂ graças às reduções das emissões de CO₂ resultantes de uma ecoinovação na aceção do artigo 12.º do Regulamento n.º 443/2009 pode em seguida, fazendo referência à decisão da Comissão relativa à aprovação de uma ecoinovação concreta, pedir à autoridade nacional competente em matéria de homologação, prevista na Diretiva 2007/46, a certificação das reduções das emissões de CO₂ obtidas através da utilização dessa ecoinovação nos seus veículos, em conformidade com o artigo 11.º n.º 1, do Regulamento de execução n.º 725/2011. As reduções das emissões de CO₂, que estão certificadas para os tipos de veículos, são mencionadas tanto na documentação de homologação por tipo correspondente, entregue pela autoridade nacional competente em matéria de homologação, como no certificado de conformidade dos veículos em causa emitido pelo fabricante.
- 14 No que respeita à certificação das reduções das emissões de CO₂ realizada pelas autoridades nacionais competentes em matéria de homologação e à tomada em conta das reduções certificadas das emissões de CO₂ para determinar as emissões específicas médias de CO₂ de um fabricante, o Regulamento de Execução n.º 725/2011 prevê, no seu artigo 12.º, uma revisão das certificações pela Comissão realizada numa base *ad hoc*. As modalidades dessa verificação *ad hoc* e as consequências que daí podem decorrer estão definidas nos n.ºs 1 a 3 deste artigo.

Antecedentes do litígio

- 15 Em 2 de dezembro de 2013 e em 6 de maio de 2014, a Robert Bosch GmbH apresentou dois pedidos com vista à aprovação de dois tipos de alternadores de alto rendimento como ecoinovações. O primeiro pedido, que está em causa no caso em apreço, dizia respeito aos alternadores de alto rendimento de díodos altos desempenhos (a seguir «alternadores HED»). Para o referido pedido, a Robert Bosch apresentou um pedido de aprovação como ecoinovação para vários modelos de alternadores HED com as denominações PL 3Q-130 HED, PL 3Q-150 HED, EL 6-140 HED, EL 7-150 HED, EL 7-150 Plus HED, EL 7-175 Plus HED, EL 8-180 HED, EL 8Q-180 HED e EL 8Q-190 HED. Ao apresentar o pedido, a Robert Bosch seguiu a abordagem simplificada prevista pelas orientações técnicas. Forneceu, designadamente, um protocolo das medições de ensaio para cada modelo de alternadores. Nesses protocolos de medições dava informações sobre a metodologia de ensaio dos alternadores. Estava aí indicado, para alguns dos alternadores, que estes tinham sido «preparados» (EL 7-175 Plus HED e EL 8Q-190 HED), que a quantidade de gordura tinha sido reduzida em 25% (PL 3Q-130 HED e PL 3Q-150 HED), que tinham sido otimizados (EL 7-150 HED) ou ainda que tinham sido juntas anilhas (EL 8Q-190 HED). A preparação, que pode consistir na redução da gordura dos rolamentos dos alternadores, em substituir a anilha de vedação do rolamento de esferas por uma placa de proteção ou ainda pela junção de anilhas que têm por função eliminar a gordura supérflua o mais rapidamente possível, tem por objetivo reduzir a fase de rodagem. O termo genérico para os diferentes métodos de preparação, incluindo a rodagem, é o pré-acondicionamento.

- 16 Em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, alínea g), e com o artigo 7.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011, o pedido apresentado pela Robert Bosch continha um relatório de verificação elaborado em 14 de novembro de 2013 (a seguir «relatório de verificação») por um organismo aprovado e independente, a saber, a TÜV Süd Industrie Service GmbH (a seguir «TÜV SÜD»). Em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento de Execução n.º 725/2011, a TÜV SÜD verificou a metodologia de ensaio utilizada pela Robert Bosch. Em seguida, no relatório de verificação, confirmou que a referida metodologia de ensaio era adequada para certificar as reduções de emissões de CO₂ possibilitadas pelaecoinovação. A metodologia de ensaio verificada era a descrita nas prescrições de medições de rendimento da Verband der Automobilindustrie (Federação da indústria automóvel, Alemanha, a seguir «VDA») n.º 0 124 90A 0 GB, edição de 2 de novembro de 2010. O n.º 6.1.1 das referidas prescrições de medições tem a seguinte redação:

«6. 1.1 Rodagem dos rolamentos/“rolamentos preparados”

Para poder medir o rendimento de um alternador com um grau de precisão aceitável, os rolamentos novos devem ser previamente rodados.

Assim, é prescrita uma rodagem de uma hora a uma velocidade de $n=10\ 000$ rotações/minuto e uma carga máxima com uma tensão do gerador de $U = 13,5V$. Esta rodagem pode ser igualmente substituída pela medida de uma longa curva em carga total (por exemplo, calor “RB-warm” com pelo menos quatro horas de funcionamento do alternador a velocidades de rotação diferentes).

A rodagem descrita anteriormente (1 hora máxima de carga máxima a uma velocidade de $n = 10\ 000$ rotações/minuto ou a curva longa em carga total) constitui apenas uma exigência mínima. Após essa rodagem, a variação da fricção dos rolamentos é sempre tão elevada que não é possível medir o nível de rendimento com precisão.

A fim de reduzir a variação devida à fricção dos rolamentos e de poder medir o rendimento com precisão, é necessário utilizar “rolamentos preparados” quando da conceção. A utilização de “rolamentos preparados” é igualmente recomendada para a medida em fábrica (controlo do indicador de qualidade).

Entende-se por “rolamentos preparados” rolamentos que possuem um lado A e um lado B sem junta de vedação e com uma quantidade de gordura reduzida de cerca de 20% em relação a rolamentos novos. Os rolamentos preparados permitem simular rolamentos bem rodados.»

- 17 Além disso, segundo o relatório de verificação, a TÜV SÜD verificou, com base nos elementos de prova fornecidos pela Robert Bosch, se as reduções de emissões de CO₂ obtidas pela tecnologia inovadora ultrapassavam o limiar de 1 g CO₂/km previsto no artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011.
- 18 Em 30 de janeiro de 2015, a Comissão aprovou os dois tipos de alternadores ao adotar a relativa à aprovação de dois alternadores de elevada eficiência da empresa Robert Bosch GmbH como tecnologia inovadora para reduzir as emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 (JO 2015, L 26, p. 31).
- 19 A recorrente, Daimler AG, é um construtor automóvel alemão que equipa certos veículos de passageiros com alternadores de elevado rendimento da Robert Bosch.

- 20 Com efeito, a recorrente faz a montagem, desde 2015 e 2016, dos modelos de alternadores HED Bosch EL 7-150 Plus HED e Bosch EL 7-175 Plus HED (a seguir «alternadores em causa») em alguns dos seus veículos.
- 21 Em conformidade com o artigo 11.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011, relativo à certificação das reduções das emissões de CO₂ através deecoinovações, a recorrente pediu e obteve, da parte do Kraftfahrt-bundesamt (Instituto Federal para a Circulação dos Veículos a Motor, Alemanha, a seguir «KBA»), a certificação das reduções das emissões de CO₂ obtidas através da utilização dos alternadores em causa em alguns dos seus veículos.
- 22 A Comissão, na sua Decisão de Execução (UE) 2018/144, de 19 de janeiro de 2018, que confirma ou altera o cálculo provisório das emissões médias específicas de CO₂ e dos objetivos de emissões específicas dos fabricantes de automóveis de passageiros, no que respeita ao ano de 2016, nos termos do Regulamento (CE) n.º 443/2009 (JO 2018, L 25, p. 64), teve em conta as reduções das emissões de CO₂ obtidas pelos alternadores em causa.
- 23 No decurso do ano de 2017, a Comissão, com base no artigo 12.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011, relativo ao exame das certificações, procedeu a um exame *ad hoc* das certificações das reduções das emissões de CO₂ da recorrente, obtidas pela utilização dos alternadores em causa.
- 24 A Comissão constatou que as reduções certificadas das emissões de CO₂ pelo KBA eram muito mais importantes do que as reduções das emissões de CO₂ que podiam ser demonstradas aplicando a metodologia de ensaio que, em seu entender, era prescrito pelo artigo 1.º, n.º 3, da Decisão de Execução 2015/158, lido em conjugação com o anexo da Decisão de Execução 2013/341/UE da Comissão, de 27 de junho de 2013, relativa à aprovação do Valeo Efficient Generation Alternator como tecnologia inovadora para reduzir as emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 (JO 2013, L 179, p. 98).
- 25 Por carta de 7 de março de 2018, a Comissão informou a recorrente das diferenças constatadas e fixou-lhe um prazo de 60 dias para que apresentasse a prova de que as reduções certificadas das emissões de CO₂ estavam corretas.
- 26 Entre 16 de março e 24 de julho de 2018, várias trocas de informações relativas ao constatado pela Comissão tiveram lugar entre a Comissão, a recorrente e o fabricante dos alternadores em causa, a saber, doravante, na sequência de uma alteração da denominação social e depois de uma venda da atividade de dispositivos de arranque e de alternadores pela Robert Bosch, SEG Automotive GmbH.
- 27 Por carta de 22 de outubro de 2018, intitulada «Notificação de retirada das reduções de emissões de CO₂ obtidas através deecoinovações atribuídas aos veículos da Daimler AG equipados com alternadores de elevado rendimento Bosch HED EL 7-150 e 175 plus», a Comissão, em substância, informou a recorrente de que, na sequência das trocas com esta última e com o fabricante dos alternadores, tinha concluído que as diferenças verificadas nos níveis de redução das emissões de CO₂ eram devidas às metodologias de ensaio divergentes utilizadas. Consequentemente, a Comissão notificou à recorrente que as reduções certificadas das emissões de CO₂ por referência à Decisão de Execução 2015/158 poderiam não ser tidas em conta para o

cálculo das emissões específicas médias de CO₂ que lhe dizem respeito em 2017. Por último, a Comissão convidou a recorrente a verificar a lista dos veículos em causa e a notificar-lhe qualquer erro ou omissão no prazo de um mês a contar da receção da referida carta.

- 28 Por carta de 22 de novembro de 2018, a recorrente confirmou a lista dos veículos em causa e contestou as verificações feitas pela Comissão na carta de 22 de outubro de 2018.
- 29 Em 21 de dezembro de 2018, a recorrente interpôs recurso de anulação, registado sob o número T-751/18, da carta de 22 de outubro de 2018.
- 30 Por carta de 7 de fevereiro de 2019, a Comissão respondeu às observações formuladas pela recorrente na sua carta de 22 de novembro de 2018.
- 31 Em 3 de abril de 2019, a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2019/583, que confirma ou altera o cálculo provisório das emissões médias específicas de CO₂ e dos objetivos de emissões específicas dos fabricantes de automóveis de passageiros, no que respeita ao ano de 2017 e, no caso de determinados fabricantes do agrupamento Volkswagen, aos anos de 2014, 2015 e 2016, nos termos do Regulamento (CE) n.º 443/2009 (JO 2019, L 100, p. 66, a seguir «decisão impugnada»). O considerando 13 da referida decisão indica que as reduções certificadas das emissões de CO₂ atribuídas aos alternadores em causa não devem ser tidas em conta para o cálculo das emissões específicas médias da recorrente.
- 32 Por Despacho de 22 de janeiro de 2020, Daimler/Comissão (T-751/18, EU:T:2020:5), o Tribunal Geral julgou inadmissível o recurso de anulação da carta de 22 de outubro de 2018, com o fundamento, nomeadamente, de que a referida carta não era um ato impugnável.

Tramitação processual e pedidos das partes

- 33 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal Geral em 14 de junho de 2019, os recorrentes interpuseram o presente recurso.
- 34 A resposta, a réplica e a tréplica foram apresentadas na Secretaria do Tribunal Geral, respetivamente, em 2 de setembro, 16 de outubro e 28 de novembro de 2019.
- 35 Sob proposta da Nona Secção, o Tribunal Geral decidiu, em aplicação do artigo 28.º do Regulamento de Processo, remeter o processo a uma formação de julgamento alargada.
- 36 Sob proposta do juiz-relator, o Tribunal Geral (Segunda Secção alargada) decidiu dar início à fase oral do processo e, no âmbito das medidas de organização do processo previstas no artigo 89.º do Regulamento de Processo, convidou as partes a responderem por escrito a várias perguntas antes da audiência.
- 37 As partes deram cumprimento a estes pedidos nos prazos fixados.
- 38 A recorrente conclui pedindo que o Tribunal Geral se digne:
 - anular a decisão impugnada na parte em que precisa, no que à recorrente diz respeito, no artigo 1.º, n.º 1, lido em conjugação com o anexo I, quadros 1 e 2, colunas D e I, as emissões específicas médias de CO₂ e as reduções das emissões de CO₂ obtidas porecoinovações;

— condenar a Comissão nas despesas.

39 A Comissão conclui pedindo que o Tribunal Geral se digne:

— negar provimento ao recurso;

— condenar a recorrente nas despesas.

Questão de direito

40 O recorrente invoca cinco fundamentos de recurso. O primeiro fundamento é relativo a violação do artigo 12.º, n.º 1, segundo parágrafo, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, conjugado com o artigo 1.º, n.º 3, da Decisão de Execução 2015/158, devido à aplicação de um fator de Willans errado; o segundo fundamento é relativo a violação do artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, conjugado com o artigo 1.º, n.º 3, da Decisão de Execução 2015/158 e o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, devido à inexistência de pré-acondicionamento específico quando da verificação *ad hoc*; o terceiro fundamento é relativo a violação do artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento de Execução n.º 725/2011 devido à não tomada em consideração das reduções certificadas de emissões de CO₂ para o ano civil de 2017; o quarto fundamento é relativo a violação do direito de ser ouvido, e o quinto fundamento é relativo a violação do dever de fundamentação.

41 Na audiência, a recorrente renunciou ao primeiro fundamento, facto que foi exarado na ata da audiência. Daqui resulta que já não há que examinar o referido fundamento.

Quanto ao segundo fundamento, relativo a violação do artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, conjugado com o artigo 1.º, n.º 3, da Decisão de Execução 2015/158 e com o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, devido à inexistência de pré-acondicionamento específico quando da verificação ad hoc

42 Em primeiro lugar, a recorrente sustenta que a Decisão de Execução 2015/158 prevê um pré-acondicionamento específico.

43 Mais precisamente, a recorrente deduz da redação da Decisão de Execução 2015/158 que esta prevê um pré-acondicionamento. Por conseguinte, há que considerar que a Comissão sabia que a Robert Bosch tinha realizado os testes que estão na base do pedido de aprovação da suaecoinovação com alternadores que sofreram um pré-acondicionamento específico. Com efeito, resulta dos autos que a Robert Bosch lhe forneceu que os alternadores em causa tinham sofrido um pré-condicionamento.

44 Em segundo lugar, a recorrente sustenta que as exigências legais gerais aplicáveis à metodologia de ensaio impõem um pré-acondicionamento específico.

45 O objetivo do Regulamento n.º 443/2009 é incentivar o desenvolvimento e a utilização dasecoinovações com um bom desempenho em condições reais. Isso exigiria um pré-acondicionamento dos alternadores que correspondesse a uma rodagem de cerca de 250 horas. A Comissão deveria, assim, ter aplicado uma metodologia de ensaio com pré-acondicionamento. Se um alternador fosse testado sem pré-acondicionamento, como fez a

Comissão, os resultados representariam apenas cerca de 1% do tempo de vida normal global do alternador. Para a recorrente, os resultados dos ensaios são, além disso, geralmente imprecisos e variáveis durante esse período.

- 46 Esta abordagem enquadraria igualmente o que está previsto pelo procedimento de ensaio regido pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO 2007, L 171, p. 1), a saber, o novo ciclo europeu de condução ou o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para os veículos ligeiros (wordwide harmonized light vehicles test procedure), que é utilizado como referência comum para medir as reduções de emissões de CO₂ obtidas pela utilização deecoinovações.
- 47 Em terceiro lugar, a recorrente adianta que um pré-condicionamento específico dos alternadores de alto rendimento autorizados como ecoinovações conforme com as instruções do fabricante constitui uma parte integrante obrigatória da metodologia de ensaio a aplicar para estas ecoinovações com vista a garantir a sua compatibilidade com os critérios do caráter verificável, reprodutível e comparável dos resultados desta metodologia de ensaio.
- 48 A Comissão contesta os argumentos da recorrente e sustenta, em substância, que nem a Decisão de Execução 2013/341 nem a Decisão de Execução 2015/158 prescrevem explicitamente um pré-acondicionamento como fazendo parte da metodologia de ensaio prescrito.
- 49 Em primeiro lugar, a Comissão sustenta que a Decisão de Execução 2015/158 é um ato jurídico de alcance geral que deve ser interpretado segundo critérios objetivos. Em sua opinião, mesmo que documentos relativos à génese desta decisão pudessem ser tomados como referência para a sua interpretação, só poderia tratar-se de informações geralmente disponíveis — por exemplo, as descrições sucintas dos pedidos de aprovação de uma ecoinovação publicadas no seu sítio Internet.
- 50 Para além do facto de que um eventual conhecimento ou intenção, da parte da Comissão, de um pré-acondicionamento específico efetuado pelo autor do pedido seria desprovido de pertinência para interpretar a decisão de execução 2015/158, a Comissão adianta que não tinha conhecimento de que a metodologia de ensaio aplicada pela Robert Bosch implicava um pré-acondicionamento dos alternadores em causa. A simples referência, no relatório de verificação, às prescrições de medições de 2 de novembro de 2010 não pode ser suficiente. De qualquer modo, nenhuma informação precisa sobre a natureza e as modalidades específicas ou a duração de um pré-acondicionamento necessário por força dessas prescrições pode ser retirada do ponto 6.1.1 destas.
- 51 Daqui resulta que, mesmo que as prescrições de medições ou de outros detalhes dos ensaios efetuados tivessem sido juntos ao pedido de aprovação dos alternadores em causa enquanto ecoinovação e mesmo que a Comissão daí tivesse podido retirar a informação de que o autor do pedido tinha procedido a um pré-acondicionamento específico a fim de medir as reduções de emissões de CO₂ possibilitadas através da utilização da tecnologia inovadora utilizada nesses alternadores de elevado rendimento, daí não decorre que a Comissão tenha (implicitamente) aprovado um pré-acondicionamento na Decisão de Execução 2015/158 ou que este tipo concreto de pré-acondicionamento constitui uma parte da metodologia de ensaio prescrita no anexo dessa decisão.

- 52 A Comissão recorda que o pedido de aprovação daecoinovação em causa no caso em apreço assentava apenas na abordagem simplificada das diretivas técnicas. Esta abordagem simplificada baseia-se exclusivamente no capítulo 5 das referidas diretivas. Qualquer diferença em relação às indicações que aí figuram deve, segundo a Comissão, ser justificado.
- 53 Em segundo lugar, a Comissão adianta que as exigências legais gerais invocadas pela recorrente em matéria de definição de uma metodologia de ensaio para as ecoinovações não constituem um motivo que permita concluir que a Decisão de Execução 2013/341 ou a Decisão de Execução 2015/158 são ilegais, ou que é necessário ler estas decisões de execução no sentido de que a metodologia de ensaio que prescrevem inclui o pré-acondicionamento específico pretendido pela recorrente.
- 54 Em terceiro lugar, a Comissão sustenta, em substância, que, se a duração e a natureza do pré-acondicionamento de uma ecoinovação que não está regulamentada pelo ato jurídico em causa devessem alinhar-se pelas instruções do fabricante em causa, o carácter comparável da metodologia de ensaio assim imposta não seria garantido, o que é contrário ao artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento n.º 443/2009, ou ao artigo 6.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011. Considera que, segundo esta interpretação, é provável que cada construtor prescreva um pré-acondicionamento específico que preveja medir as reduções de emissões de CO₂ obtidas através da utilização da ecoinovação em causa no seu pico de desempenho.
- 55 A Comissão acrescenta que, do ponto de vista da segurança jurídica e da igualdade de tratamento, um pré-acondicionamento específico que não está prescrito explicitamente como fazendo parte da metodologia de ensaio aplicável não pode ser autorizado. Para a Comissão, as condições de uma metodologia de ensaio que influenciam o resultado do teste só são válidas se forem expressamente mencionadas no ato jurídico em causa. A Comissão considera que não se devem aplicar condições não regulamentadas e que não pode ser preenchida uma lacuna regulamentar através das instruções do construtor.
- 56 Importa recordar que o artigo 12.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011 dispõe que a Comissão assegura que as certificações e as reduções das emissões de CO₂ atribuídas aos veículos sejam verificadas numa base *ad hoc*. Sempre que constata uma diferença entre as reduções certificadas das emissões de CO₂ e as reduções por ela verificadas utilizando a metodologia ou as metodologias de ensaio pertinentes, a Comissão informa desse facto o consumidor. O fabricante pode, no prazo de 60 dias a contar da receção da notificação, fornecer à Comissão elementos que provem a exatidão das reduções certificadas das emissões de CO₂. Quando as provas referidas no n.º 1 não são apresentadas no prazo indicado, ou as provas fornecidas se revelarem insatisfatórias, a Comissão pode decidir não ter em conta as reduções certificadas das emissões de CO₂ para o cálculo das emissões específicas médias desse fabricante para o ano civil seguinte.
- 57 Há igualmente que recordar que o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011 dispõe que «[a] metodologia de ensaio referida no artigo 4.º, n.º 2, alínea e), deve produzir resultados verificáveis, reproduzíveis e comparáveis. Deve ser capaz de demonstrar, de uma forma realista, os benefícios, em termos de emissões de CO₂, da tecnologia inovadora que tenham um forte significado estatístico e, quando relevante, tomar em consideração a interação com outras ecoinovações».
- 58 No caso em apreço, as diferenças constatadas pela Comissão assentam no facto de que as reduções de emissões de CO₂ tornadas possíveis pela utilização dos alternadores em causa foram determinadas segundo um pré-acondicionamento específico para efeitos da certificação pelo

KBA, mas sem nenhum pré-acondicionamento para a verificação *ad hoc* efetuada pela Comissão. Além disso, há que observar que as Decisões de Execução 2013/341 e 2015/158 nada dizem sobre a questão de saber se os alternadores em causa tinham sido objeto de um pré-acondicionamento.

- 59 Ora, há que observar que a recorrente, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, forneceu à Comissão elementos que provam a exatidão das reduções certificadas das emissões de CO₂ tendo em conta a metodologia de ensaio por ela defendida e no qual os alternadores em causa tinham sofrido um pré-acondicionamento específico.
- 60 Os elementos dos autos no presente processo permitem igualmente concluir que a Robert Bosch tinha aplicado uma metodologia de ensaio com pré-acondicionamento específico com vista à aprovação dos alternadores em causa comoecoinovação. Com efeito, os representantes da sociedade SEG Automotive indicaram que o antecessor legal da referida sociedade, a Robert Bosch, tinha obtido os resultados que figuram nos documentos apresentados com base em ensaios nos quais os rolamentos dos alternadores tinham sido equipados com anilhas e, além disso, tinham sido desengordurados. Do mesmo modo, resulta dos intercâmbios entre os representantes da recorrente, da Comissão e da SEG Automotive que os representantes desta última indicaram que um pré-acondicionamento específico tinha sido efetuado. Os autos permitem igualmente constatar que a Comissão conduziu as suas verificações com vista à aprovação dos alternadores em causa comoecoinovação com base no relatório de verificação. O referido relatório indica, na página 5, que a Robert Bosch determinou os resultados dos ensaios com base nas prescrições de medições do rendimento VDA n.º 0 124 90A 0 GB, edição de 2 de novembro de 2010. Estas prescrições indicam explicitamente que os resultados dos ensaios não serão fiáveis sem pré-acondicionamento.
- 61 Por outro lado, há que constatar que é indicado nos protocolos das medições de ensaio que figuram no dossiê relativo à Decisão de Execução 2015/158, que um modelo dos alternadores em causa, a saber, o modelo EL 7-175 Plus HED, tinha sido objeto de um pré-acondicionamento específico. Com efeito, a indicação «com rolamentos preparados» figura no protocolo de medida 10s01855T 5 de 13 de outubro de 2010 e no protocolo de medida 10-01855 de 13 de outubro de 2010. Estes protocolos das medições de ensaio permitem, além disso, constatar que outros cinco modelos de alternadores objeto da Decisão de Execução 2015/158 mas que não estavam em causa no caso em apreço, tinham sofrido um pré-acondicionamento (v. n.º 15, *supra*).
- 62 Há, além disso, que considerar que a recorrente explicou na audiência, sem ser desmentida sobre este aspeto pela Comissão, que o pré-acondicionamento constituía uma prática corrente na indústria. A própria Comissão explicou que tinha sido contactada, na sequência do Despacho de 22 de janeiro de 2020, Daimler/Comissão (T-751/18, EU:T:2020:5), por uma dezena de fabricantes de alternadores que pré-acondicionavam os seus alternadores de diferentes maneiras e queriam saber qual era a sua posição a este respeito.
- 63 No entanto, como confirmam as partes, a metodologia de pré-acondicionamento pode diferir substancialmente em função das especificidades técnicas de cada alternador (número de horas de rodagem, desengorduramento, anilhas, etc.), quer se trate de alternadores do mesmo fabricante ou de fabricantes diferentes.

- 64 No caso em apreço, a Comissão limita-se a adiantar que a metodologia de ensaio defendida pela recorrente não era permitida. Com efeito, a Comissão limita-se a indicar na carta de 22 de outubro de 2018 que a recorrente não tinha aplicado a metodologia de ensaio «oficial» prevista nas Decisões de Execução 2013/341 e 2015/158 e, na decisão impugnada, que não estava previsto nem era permitido pelas referidas decisões um pré-acondicionamento.
- 65 A este respeito, importa recordar que uma metodologia de ensaio com pré-acondicionamento é, como indicado no n.º 62, *supra*, uma prática habitual na indústria dos alternadores e constitui a norma nas legislações vizinhas, como o Regulamento n.º 715/2007, que prevê metodologias de ensaio que reproduzem condições de condução reais.
- 66 Além disso, importa sublinhar que resulta do ponto 6.1.1 das prescrições das medições VDA n.º 0 124 90A 0 GB, edição de 2 de novembro de 2010, que, a fim de reduzir a variação devida à fricção dos rolamentos e de poder medir o rendimento com precisão, é necessário utilizar «rolamentos preparados» quando da conceção. A utilização dos «rolamentos preparados» é igualmente recomendada para a medida em fábrica (v. n.º 16, *supra*).
- 67 Por outro lado, a metodologia de ensaio defendida pela recorrente foi igualmente controlada pela TÜV SÜD que, na sua qualidade de organismo independente e autorizado, verificou e confirmou, nos termos do artigo 7.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento de Execução n.º 725/2011, que a metodologia de ensaio da Robert Bosch era adequada para certificar as reduções das emissões de CO₂ tornadas possíveis pelos alternadores em causa e que preenchia as exigências mínimas estabelecidas no artigo 6.º, n.º 1, do mesmo regulamento.
- 68 Daqui resulta que a metodologia defendida pela recorrente deve ser considerada pertinente e adaptada às necessidades da avaliação em causa. Com efeito, nada nos autos permite concluir que a referida metodologia de ensaio fornece resultados que não seriam verificáveis, reprodutíveis e comparáveis na aceção do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011. Pelo contrário, quando a Comissão manifestou as suas interrogações quanto às reduções das emissões de CO₂ certificadas à recorrente, esta, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, forneceu elementos que provam a exatidão dessas reduções. Resulta efetivamente dos autos que, na sequência das interrogações da Comissão, a SEG Automotive procedeu a novas medições sobre os alternadores em causa que mostraram que o rendimento (relação entre a potência elétrica produzida e a potência mecânica absorvida) desses alternadores se situava ao nível esperado e que o valor obtido correspondia aos valores de rendimento confirmados pela TÜV SÜD no relatório de verificação. A SEG Automotive concluiu que as diferenças entre os ensaios efetuados pela Comissão e por ela própria se deviam ao facto de a Comissão não ter efetuado pré-acondicionamento.
- 69 A metodologia de ensaio utilizada pela Comissão quando da verificação *ad hoc* não continha pré-acondicionamento, o que é pacífico entre as partes. A referida metodologia não era, por outro lado, precisamente prescrita pelos diplomas legislativos e também não constituía a norma na indústria. Esta metodologia de ensaio era, portanto, fundamentalmente diferente da metodologia de ensaio utilizado pela Robert Bosch e defendido pela recorrente.
- 70 Importa, a este respeito, considerar que o artigo 12.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011 não define a metodologia de ensaio a aplicar para proceder a uma verificação *ad hoc*. No entanto, uma leitura do considerando 13 do Regulamento de Execução n.º 725/2011 permite compreender que a Comissão deve, no âmbito da verificação *ad hoc*, verificar se as reduções certificadas correspondem ao nível das reduções que resultam da decisão de aprovação de uma tecnologia

comoecoinovação. Ora, a metodologia de ensaio utilizada pela Comissão não corresponde, na realidade, a uma verificação entre as reduções certificadas da recorrente e as reduções resultantes da Decisão de Execução 2015/158. Pelo contrário, ao utilizar uma metodologia de ensaio diferente, a Comissão tornou efetivamente impossível a comparação entre as reduções das emissões certificadas em relação às reduções resultantes da Decisão de Execução 2015/158.

- 71 A Comissão justifica a sua metodologia de ensaio por considerações de igualdade de tratamento e de segurança jurídica. Todavia, resulta do exposto que a metodologia de ensaio da Comissão consiste em tratar situações diferentes de maneira idêntica, o que não permite garantir o respeito do princípio da igualdade de tratamento que, enquanto princípio geral do direito da União, impõe que situações comparáveis não sejam tratadas de modo diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de modo igual, a menos que esse tratamento seja objetivamente justificado (v. Acórdão de 20 de junho de 2019, ExxonMobil Production Deutschland, C-682/17, EU:C:2019:518, n.º 90 e jurisprudência referida). Assim, se a Comissão não tem em conta os aspetos técnicos específicos de cada alternador e a forma como foi pré-acondicionado, a sua metodologia de ensaio, que consiste em efetuar ensaios em alternadores não pré-acondicionados, pode ser favorável a certos construtores automóveis e desfavorável em relação a outros.
- 72 Do mesmo modo, a abordagem da Comissão não pode ser justificada por razões de segurança jurídica. O princípio da segurança jurídica exige que as regras de direito sejam claras, precisas e previsíveis nos seus efeitos, em especial quando podem ter consequências desfavoráveis para os indivíduos e para as empresas (Acórdão de 22 de abril de 2015, Polónia/Comissão, T-290/12, EU:T:2015:221, n.º 50). Ora, dado que a verificação *ad hoc* pode ter consequências pesadas para os construtores automóveis, que a metodologia de ensaio utilizada pela Comissão no caso em apreço não está prevista de forma clara e precisa nem pela Decisão de Execução 2015/158 nem por qualquer outro texto legislativo e que essa metodologia não constitui a prática corrente na indústria, esta não pode ser considerada um meio adequado para garantir o respeito do princípio da segurança jurídica.
- 73 Estas conclusões não podem ser postas em questão pelo facto de a Robert Bosch ter apresentado o seu pedido de aprovação dos alternadores em causa enquanto ecoinovação com base na abordagem simplificada das diretivas técnicas.
- 74 Com efeito, mesmo que um pedido seja apresentado com base na abordagem simplificada das diretivas técnicas, a Comissão deve verificar o pedido antes da sua aprovação e, se for caso disso, suscitar objeções no que respeita à pertinência da metodologia de ensaio, ao abrigo do exame completo do processo a que deve proceder em aplicação do artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento de Execução n.º 725/2011. Como referido nos n.ºs 15 e 16 e 60 a 63, *supra*, a Comissão dispunha de informações que figuram nomeadamente no relatório de verificação elaborado pela TÜV SÜD que não pode ignorar sem privar de efeito útil esse relatório, previsto no artigo 4.º, n.º 2, alínea g), e no artigo 7.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011. Além disso, a Comissão dispunha de informações que constavam dos protocolos das medições de ensaio que lhe permitiam compreender que os alternadores em causa tinham sido objeto de um pré-acondicionamento com vista à sua aprovação enquanto ecoinovação, tanto mais que o recurso a um pré-acondicionamento era uma prática corrente na indústria. Assim, se o pré-acondicionamento tivesse suscitado interrogações ou objeções, a Comissão deveria ter interrogado a Robert Bosch a este respeito antes de adotar a Decisão de Execução 2015/158. De qualquer modo, o facto de a Robert Bosch não se ter baseado na abordagem simplificada das diretivas técnicas não constitui uma circunstância que permita justificar que objeções quanto à metodologia de ensaio só tenham sido suscitadas na fase da verificação *ad hoc*.

- 75 O mesmo se diga quanto ao argumento segundo o qual a Robert Bosch não forneceu, de qualquer modo, durante o processo de aprovação dos alternadores HED, dados específicos sobre o pré-acondicionamento. Com efeito, como resulta do n.º 74, *supra*, é durante este procedimento que a Comissão está habilitada a suscitar objeções ou a pedir precisões suplementares no que respeita à metodologia de ensaio, que, no caso em apreço, comportava um pré-acondicionamento específico evocado pelo relatório de verificação. Na falta de objeções ou de pedidos de esclarecimentos no decurso do referido procedimento, a Comissão não pode validamente, quando da verificação *ad hoc* levada a cabo a respeito da recorrente, utilizar uma metodologia de ensaio diferente.
- 76 Há que rejeitar igualmente o argumento da Comissão que consiste em sustentar que não se pode considerar que as informações que não seriam divulgadas publicamente fazem parte da Decisão de Execução 2015/158 e da Decisão de Execução 2013/341, quando se trata de decisões de alcance geral. A este respeito, basta sublinhar que, em aplicação do artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento de Execução n.º 725/2011, a Comissão é obrigada a proceder à «descrição sucinta da tecnologia inovadora e [da] metodologia de ensaio referida no artigo 4.º, n.º 2, alínea c)». O carácter «sucinto» desta descrição implica necessariamente que a referida divulgação não deve revestir carácter exaustivo.
- 77 Tendo em conta o que precede, há que concluir que a Comissão não efetuou a verificação *ad hoc* em conformidade com o artigo 12.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011 e que cometeu um erro de direito ao excluir uma *metodologia* de ensaio com pré-acondicionamento.
- 78 Por conseguinte, há que julgar procedente o presente fundamento, o que é suficiente para anular a decisão impugnada em conformidade com os pedidos da recorrente.
- 79 O Tribunal Geral considera, no entanto, oportuno examinar igualmente o terceiro fundamento.

Quanto ao terceiro fundamento, relativo à violação do artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento de Execução n.º 725/2011 devido à não tomada em consideração das reduções certificadas de emissões de CO₂ para o ano civil de 2017

- 80 A recorrente considera que a redação do artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento de Execução n.º 725/2011 é clara e inequívoca: uma não tomada em consideração é equacionável unicamente para o ano civil seguinte, isto é, no caso em apreço, para o ano de 2019. Para a recorrente, esta disposição é a expressão do princípio da proteção da confiança legítima e deve permitir ao construtor prosseguir de modo fiável o «planeamento da sua frota» tendo em conta, para as emissões de CO₂, as reduções de emissões de CO₂ tornadas possíveis pelasecoinovações. A não tomada em consideração das reduções certificadas de emissões de CO₂ para os anos decorridos (*ex tunc*) viola este princípio.
- 81 A Comissão conteste os argumentos da recorrente. Sustenta, em substância, que a sua forma de proceder está em conformidade com o Regulamento n.º 443/2009 e com o artigo 12.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011.
- 82 Com efeito, para a Comissão, decorre da referida regulamentação que esta deve ter em conta o desempenho em matéria de CO₂ dos construtores no ano civil anterior. Na prática, só deve tratar os dados transmitidos pelos Estados-Membros um certo tempo após o final do ano civil. Isto é igualmente válido para os dados relativos às ecoinovações.

- 83 Daqui resulta que, quando a Comissão verifica que as emissões certificadas de umaecoinovação não são verificáveis, isso deve ser tomado em consideração para o ano anterior àquele em que essa descoberta foi feita. Assim, para a Comissão, a menção de «ano civil seguinte» deve ser entendida no sentido de que não tem o direito de excluir reduções de emissões de CO₂ por ela já confirmadas numa decisão formal para um determinado ano.
- 84 A Comissão alega, a este respeito, que estava impedida, por razões de proteção da confiança legítima, de alterar, *a posteriori*, por exemplo, as emissões específicas médias de CO₂ da recorrente para o ano civil de 2016 que eram determinadas na Decisão de Execução 2018/144, tendo em conta as reduções de emissões de CO₂ em causa no caso em apreço quando constatou, durante o ano de 2018, que a exatidão das certificações em causa não podia ser demonstrada nem no âmbito da sua verificação nem pela recorrente.
- 85 Por outro lado, a menção da expressão «deixam de ser tidas em conta» no artigo 12.º, n.º 3, do Regulamento de Execução n.º 725/2011 confirma que as reduções de emissões de CO₂ certificadas obtidas pela utilização de ecoinovações que foram tidas em conta no passado para a definição dos desempenhos em matéria de emissões de um construtor «deixam de» poder, segundo o artigo 12.º do Regulamento n.º 443/2009, ser tidas em conta a partir do momento em que se prove que não podem ser verificadas. A Comissão sustenta que, se devesse aplicar o raciocínio da recorrente, na prática, deveria adotar uma decisão em que tivesse em conta reduções de emissões de CO₂ apesar de saber que estas não são verificáveis.
- 86 A Comissão considera que tal interpretação do artigo 12.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011 entra em conflito com o Regulamento n.º 443/2009, que exige dados de base o mais exatos possível para a declaração dos desempenhos em matéria de emissões de todos os construtores. Refere-se, a este respeito, ao considerando 25 do referido regulamento e ao considerando 4 do Regulamento (UE) n.º 1014/2010 da Comissão, de 10 de novembro de 2010, relativo à vigilância e comunicação de dados sobre a matrícula de automóveis novos de passageiros nos termos do Regulamento (CE) n.º 443/2009 (JO 2010, L 293, p. 15). Assim, segundo a Comissão, se aplicasse o Regulamento n.º 443/2009 neste sentido, violaria o artigo 12.º do referido regulamento que pressupõe que as reduções de emissões de CO₂ obtidas através da utilização de ecoinovações tidas em conta para os desempenhos em matéria de emissões de um fabricante «devem contribuir de forma verificada para a redução das emissões de CO₂».
- 87 Importa recordar que a redação do artigo 12.º, n.ºs 2 e 3, do Regulamento de Execução n.º 725/2011 é a seguinte:
- «2. Quando as provas referidas no n.º 1 não são apresentadas no prazo indicado, ou a Comissão considerar que as provas apresentadas não são satisfatórias, a Comissão pode decidir não ter em conta as reduções de CO₂ certificadas para fins do cálculo das emissões específicas médias desse fabricante relativas ao ano civil seguinte.
3. Nos casos em que as reduções de CO₂ certificadas de um fabricante deixem de ser tidas em conta, o fabricante pode requerer uma nova certificação dos veículos em causa, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 11.º»
- 88 Há que sublinhar, a este respeito, que a Comissão efetua anualmente, nos termos do artigo 8.º, n.ºs 4 e 5, do Regulamento n.º 443/2009, um cálculo provisório para cada construtor das emissões específicas médias de CO₂, do objetivo de emissões específicas e da diferença entre estes dois

valores durante o ano civil anterior (v. n.ºs 4 e 5, *supra*). A Comissão confirma ou altera os dados provisoriamente calculados o mais tardar até 31 de outubro de cada ano, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 5, do Regulamento n.º 443/2009. Este cálculo é efetuado com base nos dados enviados pelos Estados-Membros para o ano civil anterior.

- 89 Foi atendendo a este contexto que a Comissão interpretou o artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento de Execução n.º 725/2011 ao considerar que não havia que ter em conta as reduções de emissões de CO₂ certificadas para o cálculo em 2018 das emissões específicas médias de CO₂ para o ano civil anterior, a saber, 2017. Todavia, ainda que esta interpretação se inscreva numa certa lógica, deve observar-se que é contrária à redação clara e inequívoca do artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento de Execução n.º 725/2011. Com efeito, não é concebível que a expressão «ano civil seguinte» possa ser interpretada como visando, na realidade, o ano civil anterior. Esta interpretação suscita, além disso, interrogações tendo em conta o princípio da segurança jurídica (v. n.º 72, *supra*).
- 90 A este respeito, constate-se que a interpretação da Comissão, além da sua falta de clareza e de precisão, é desfavorável à recorrente, na medida em que a decisão impugnada tem retroativamente consequências graves para esta última, quando tal apenas deveria ter sucedido para «o ano civil seguinte».
- 91 A expressão «deixam de ser tidas em conta» que figura no artigo 12.º, n.º 3, do Regulamento de Execução n.º 725/2011 também não pode ser suficiente para dar um sentido contrário à redação clara e inequívoca da expressão «ano civil seguinte».
- 92 Além disso, na medida em que a Comissão sustenta que o artigo 12.º do Regulamento de Execução n.º 725/2011 deve ser interpretado de uma forma que o torne conforme com o Regulamento n.º 443/2009, importa recordar que, embora, em aplicação de jurisprudência constante, um regulamento de execução deva igualmente, se possível, ser objeto de interpretação conforme com as disposições do regulamento de base, esta jurisprudência não é aplicável quando se trate de uma disposição de um regulamento de execução cujo sentido é claro e desprovido de ambiguidade e que, portanto, não exige nenhuma interpretação (v. Acórdão de 28 de fevereiro de 2017, *Canadian Solar Emea e o./Conselho*, T-162/14, não publicado, EU:T:2017:124, n.º 150 e jurisprudência referida). No caso contrário, o princípio da interpretação conforme dos textos de direito derivado da União serviria de fundamento a uma interpretação *contra legem* dessa disposição, o que não pode ser admitido (v., neste sentido, despacho de 17 de julho de 2015, *EEB/Comissão*, T-685/14, não publicado, EU:T:2015:560, n.º 31 e jurisprudência referida).
- 93 Tendo em conta as considerações precedentes, a interpretação segundo a qual o «ano civil seguinte» se refere ao ano civil seguinte ao ano de verificação *ad hoc* deve ser acolhida.
- 94 Por conseguinte, há que acolher o presente fundamento como sendo fundado e, sem que seja necessário examinar o quarto e quinto fundamentos do recurso, e que anular a decisão impugnada na medida em que precisa, no seu artigo 1.º, n.º 1, conjugado com o anexo I, quadros 1 e 2, colunas D e I, as emissões específicas médias de CO₂ e as reduções das emissões de CO₂ obtidas porecoinovações para a recorrente.

Quanto às despesas

- 95 Nos termos do n.º 1 do artigo 134.º do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido.

- 96 Tendo a Comissão sido vencida, há que condená-la nas despesas, em conformidade com os pedidos da recorrente.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL GERAL (Segunda Secção alargada)

decide:

- 1) **O artigo 1.º, n.º 1, conjugado com o anexo I, quadros 1 e 2, colunas D e I, da Decisão de Execução (UE) 2019/583 da Comissão, de 3 de abril de 2019, que confirma ou altera o cálculo provisório das emissões médias específicas de CO₂ e dos objetivos de emissões específicas dos fabricantes de automóveis de passageiros, no que respeita ao ano de 2017 e, no caso de determinados fabricantes do agrupamento Volkswagen, aos anos de 2014, 2015 e 2016, nos termos do Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, é anulado na parte em que precisa, no que diz respeito à Daimler AG, as emissões específicas médias de CO₂ e as reduções das emissões de CO₂ obtidas por ecoinovações.**
- 2) **A Comissão Europeia suportará as suas próprias despesas, bem como as despesas efetuadas pela Daimler.**

Papasavvas

Tomljenović

Schalin

Škvařilová-Pelzl

Nõmm

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 15 de setembro de 2021.

Assinaturas