SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 5 de octubre de 1994 *

En el asunto C-55/93,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por el Hoge Raad der Nederlanden, y destinada a obtener, en el proceso penal seguido ante dicho órgano jurisdiccional contra

Johannes Gerrit Cornelis van Schaik,

una decisión prejudicial sobre la interpretación de los artículos 5, 30, 36, 55, 62, 85 y 86 del Tratado CEE, así como de la Directiva 77/143/CEE del Consejo, de 29 de diciembre de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques (DO 1977, L 47, p. 47; EE 07/02, p. 56),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres.: J.C. Moitinho de Almeida, Presidente de Sala; R. Joliet, G.C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse y M. Zuleeg (Ponente), Jueces;

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

Abogado General: Sr. F.G. Jacobs;
Secretario: Sr. H.A. Rühl, administrador principal;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— En nombre del Sr. Johannes Gerrit Cornelis van Schaik, por él mismo;

— en nombre del Gobierno neerlandés, por el Sr. A. Bos, Consejero Jurídico del Ministerie van Buitenlandse zaken, en calidad de Agente;

— en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. Ernst Röder y Claus-Dieter Quassowski, respectivamente Ministerialrat y Regierungsdirektor del Bundesministerium für Wirtschaft, en calidad de Agentes;

— en nombre del Gobierno irlandés, por el Sr. Michael A. Buckley, Chief State Solicitor, en calidad de Agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. B. J. Drijber y P. van Nuffel, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales del Sr. Van Schaik, representado por el Sr. C.M. Hermand, Abogado de Maastricht; del Gobierno neerlandés, representado por el Sr. J.W. de Zwaan, Consejero Jurídico adjunto del Ministerie van Buitenlandse zaken, en calidad de Agente, y de la Comisión, representada por el Sr. P. van

Nuffel, en calidad de Agente, expuestas en la vista de 28 de abril de 1994;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 9 de junio de 1994;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 16 de febrero de 1993, recibida en el Tribunal de Justicia el 1 de marzo siguiente, el Hoge Raad der Nederlanden planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, varias cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de los artículos 5, 30, 36, 55, 62, 85 y 86 del Tratado, así como de la Directiva 77/143/CEE del Consejo, de 29 de diciembre de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques (DO 1977, L 47, p. 47; EE 07/02, p. 56, en lo sucesivo, «Directiva»).

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un recurso de casación interpuesto por el Sr. Van Schaik contra su condena por haber conducido un vehículo de motor sin certificado válido de inspección técnica, en contra de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 9a de la Wegenverkeerswet (Ley sobre Circulación por Carretera; en lo sucesivo, «WVW»).

3 Los artículos 9a a 9k fueron introducidos en la WVW por la Ley de 26 de octubre de 1978 (Stbl. 595) y, con anterioridad a los hechos del proceso principal, fueron

modificados por las Leyes de 19 de junio de 1985 (Stbl. 375) y de 2 de julio de 1986 (Stbl. 389). Estos artículos y sus normas de ejecución se denominan Algemene periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (normativa sobre la inspección periódica de los vehículos de motor y de sus remolques y semirremolques; en lo sucesivo, «APK»).

4 Ante el órgano jurisdiccional nacional, el Sr. Van Schaik alega la incompatibilidad de la normativa APK en relación con el Derecho comunitario.

5 Según el apartado 1 del artículo 9a de la WVW, se prohíbe

a) estacionar un vehículo de motor o circular con el mismo por dicha vía, o

b) arrastrar con un vehículo de motor por la vía pública un remolque o semirremolque,

salvo que para dicho vehículo de motor, remolque o semirremolque se haya expedido una tarjeta de inspección técnica y que la validez de ésta no haya expirado.

6 En virtud de los artículos 9e y 9g de la WVW, el Minister van Verkeer en Waterstaat (Ministro de Transportes y de Obras públicas) puede conceder a las personas físicas o jurídicas autorización por la que se les faculta para expedir tarjetas de inspección técnica para los vehículos de motor, remolques y semirremolques matriculados en los Países Bajos. De conformidad con el artículo 16 del Besluit periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (Decreto sobre la inspección técnica periódica de vehículos de motor, remolques y semirremolques) de 28 de abril de 1980 (Stbl. 217), tal como fue modificado por el Decreto de 3 de

diciembre de 1985 (Stbl. 640), dicha autorización podrá concederse a las personas físicas o jurídicas que sean titulares o bien de estaciones de control independientes que no efectúan trabajos de mantenimiento y de reparación, o bien de talleres que efectúan tales trabajos.

7 El hecho de que la inspección técnica la efectúe una estación de control independiente o un taller autorizado al efecto no supone diferencia alguna en cuanto a la tarifa que debe pagarse. Sin embargo, no se debe pagar cantidad alguna «si la inspección técnica tiene lugar en el marco de una revisión de mantenimiento que implique una verificación de los puntos que son objeto de la inspección técnica» (apartado 3 del artículo 1 del Decreto de 9 de julio de 1985 relativo a las tarifas de la inspección periódica de vehículos, aplicable en la fecha de los hechos que son objeto de las actuaciones judiciales; Stcrt. 133).

8 Según ha podido comprobar el Hoge Raad, quedan excluidos del reconocimiento contemplado en el artículo 9g de la WVW los titulares de empresas no establecidas en los Países Bajos.

9 En el punto 6.9. de su resolución de remisión, el órgano jurisdiccional nacional pone de relieve en particular:

«6.9.2. La normativa APK no impide que aquél que prefiera que le efectúen la revisión de su automóvil en el extranjero, lo haga, y a continuación someta su vehículo a la inspección técnica en los Países Bajos.

6.9.3. La normativa APK puede tener por efecto que los propietarios de dichos automóviles renuncien a los servicios de los talleres extranjeros, aunque sean más económicos en ciertos aspectos, así como a la posibilidad de adquirir, en particular,

los repuestos necesarios en el extranjero, porque resulta práctico confiar la revisión y la reparación a un taller que también pueda proceder, en el marco de dichos trabajos, a efectuar la inspección técnica periódica. En este sentido se puede ver afectada la circulación intracomunitaria de servicios y de mercancías, aunque este efecto, que se da exclusivamente en las proximidades de las fronteras del sur y del este de los Países Bajos, sólo se produzca en escala reducida.

6.9.4. El caso de autos se refiere a un automóvil de turismo con una capacidad de sólo ocho personas sentadas, además del conductor, y que no es un taxi.»

10 El Hoge Raad planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) a) ¿Debe interpretarse el artículo 30 del Tratado en el sentido de que una legislación nacional como la normativa Algemene Periodieke Autokeuring [Inspección Técnica Periódica de Vehículos (normativa APK)], antes mencionada, habida cuenta de las circunstancias antes expuestas en el apartado 6.9, constituye una medida de efecto equivalente en el sentido de dicho artículo?

b) ¿Debe más bien interpretarse el artículo 30 en el sentido de que un régimen legal nacional como la normativa APK no infringe dicho artículo, porque su finalidad es proteger un interés general justificado por el Derecho comunitario, porque por su naturaleza no tiene por objeto el comercio en piezas de automóvil y porque su efecto restrictivo sobre los intercambios no va más allá de cuanto es necesario?

2) En caso de respuesta afirmativa a la cuestión 1 a), ¿debe interpretarse el artículo 36 del Tratado en el sentido de que una legislación nacional como la nor-

mativa APK es, con todo, compatible con el artículo 30 del Tratado si está justificada por razón de protección de la seguridad pública y de la salud y vida de las personas?

3) a) ¿Debe interpretarse el artículo 62 del Tratado en el sentido de que se opone a una legislación nacional como la normativa APK debido a que ésta puede llevar consigo que, como consecuencia de los requisitos establecidos para la concesión de una autorización en el sentido del artículo 9g de la WVW, los talleres extranjeros pierden clientela en relación con las actividades de mantenimiento porque no pueden expedir a los automóviles neerlandeses la tarjeta de inspección técnica?

b) ¿O debe interpretarse el artículo 62, habida cuenta del artículo 55 del Tratado, más bien al contrario, en el sentido de que una legislación nacional como la normativa APK no infringe dicho artículo porque las actividades de inspección ejercidas para expedir el certificado de inspección técnica por los talleres autorizados pueden ser consideradas como actividades desarrolladas en el Estado en el ejercicio de la autoridad pública?

4) a) ¿Deben interpretarse los artículos 5, 85 y 86 del Tratado en el sentido de que se oponen a una legislación nacional como la normativa APK, dado que ésta última implica que los titulares de talleres establecidos y autorizados en los Países Bajos eximen del pago de los costes de inspección técnica a los clientes que les confían el mantenimiento de sus automóviles, de modo que los propietarios de vehículos de motor son alentados a hacerse clientes de dichos talleres?

b) ¿O implica el apartado 2 del artículo 90 del Tratado que a los talleres autorizados se les debe calificar de empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general, de modo que el cumplimiento de su misión resultaría impedido si no pudieran conceder la mencionada exención de costes?

5) ¿En qué medida la respuesta a las anteriores cuestiones será distinta si el efecto perjudicial de la legislación nacional para el intercambio intracomunitario de mercancías y de servicios, así como para la competencia intracomunitaria, se produce o no se produce solamente en la zona fronteriza y en reducida escala?

6) ¿En qué medida la respuesta a las anteriores cuestiones será distinta si la legislación nacional se refiere exclusivamente a los vehículos de las categorías mencionadas en el Anexo de la Directiva 77/143/CEE del Consejo de las Comunidades Europeas, de 29 de diciembre de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de vehículos de motor y de sus remolques (DO 1977, L 47 de 18.2.1977) [EE 07/02, p. 56], o a otros vehículos tales como los destinados al transporte de personas (que no sean taxis) y otros vehículos ligeros?»

11 Mediante sus cuestiones, el órgano jurisdiccional nacional solicita, esencialmente, que se dilucide si las disposiciones del Tratado en materia de libre circulación de mercancías, de libre prestación de servicios y sobre la competencia, así como las de la Directiva 77/143, se oponen a una normativa de un Estado miembro que excluye el que los talleres establecidos en otro Estado miembro expidan certificados de inspección técnica para los automóviles matriculados en el primer Estado.

Sobre la libre circulación de mercancías

12 Según el Sr. Van Schaik, la normativa APK permite influir en el comercio de vehículos de ocasión y, en el marco de la inspección APK, constituye un factor que contribuye a que se compren los repuestos casi exclusivamente en el mercado interno, ya que no se puede reconocer a un titular de taller establecido en otro Estado miembro la calidad de inspector técnico, y dado que la compra en el extranjero de repuestos necesarios para obtener el certificado de inspección técnica

supone la aplicación de una tarifa superior a la que se practica en un taller-estación de inspección técnica. De este modo, concluye el Sr. Van Schaik, la normativa APK es contraria al artículo 30 del Tratado.

13 A este respecto, la Comisión ha señalado acertadamente que con motivo de la propia inspección técnica no se suministraba mercancía alguna.

14 Por lo que se refiere al hecho de que el mantenimiento de un vehículo en otro Estado miembro pueda llevar consigo un suministro de mercancías (piezas de repuesto, aceite, etc.), es preciso declarar que tal suministro no constituye un fin en sí mismo, sino que es accesorio a la prestación de servicios. Por tanto, como tal no está encuadrado dentro del ámbito del artículo 30 del Tratado (véase, en este sentido, la sentencia de 24 de marzo de 1994, Schindler, C-275/92, Rec. p. I-1039).

Sobre la libre prestación de servicios

15 El Sr. Van Schaik afirma que no debería ser compatible con el artículo 59 del Tratado una situación en la que la prestación de servicios depende de una autorización de establecimiento en los Países Bajos. En su opinión, la infracción del artículo 59 del Tratado se debe a que el reconocimiento de la calidad de inspector APK se niega a los talleres establecidos en otros Estados miembros.

16 A este respecto, basta con señalar que la concesión por parte del Estado neerlandés, a talleres establecidos en otros Estados miembros, de un reconocimiento con arreglo al artículo 9g de la WVW supone la extensión de una prerrogativa de poder público fuera del territorio nacional y, por consiguiente, no está comprendida dentro del ámbito de aplicación del artículo 59 del Tratado.

17 El órgano jurisdiccional nacional se pregunta asimismo sobre la compatibilidad de la normativa APK con el artículo 62 del Tratado, en la medida en que esta normativa puede causar una pérdida de clientela para los talleres extranjeros en el ámbito de los servicios de mantenimiento, por el hecho de que éstos no pueden expedir certificados de inspección técnica con motivo del mantenimiento de automóviles matriculados en los Países Bajos.

18 Bien es verdad que una normativa como la APK puede llevar a los propietarios de automóviles a renunciar a los servicios de talleres establecidos en el extranjero, aunque los precios de estos servicios sean inferiores en algunos aspectos, así como a la posibilidad de adquirir en dichos talleres, en particular, las piezas de repuesto necesarias, dado que es más práctico y menos costoso efectuar el mantenimiento y la reparación en un taller que igualmente, en el marco de una revisión o de una reparación, puede realizar gratuitamente la inspección técnica periódica.

19 Sin embargo, tal normativa puede estar justificada por exigencias de seguridad en carretera, que constituyen razones imperativas de interés general en el sentido de la sentencia de 25 de julio de 1991, Gouda (C-288/89, Rec. p. I-4007), apartados 13 y 14.

20 La exigencia de la inspección técnica de vehículos favorece a la seguridad en carretera. La efectividad de esta inspección está garantizada, en particular, por determinado número de exigencias en materia de solvencia y de competencia profesional de los talleres autorizados y por la vigilancia de las inspecciones efectuadas, la cual únicamente puede ser ejercida en el territorio neerlandés por las autoridades neerlandesas.

21 Además, esta concepción es la de la Directiva 77/143, que se basa en el supuesto de que un Estado miembro únicamente puede ejercer una vigilancia directa sobre los establecimientos de control situados en su propio territorio. El artículo 1 de la Directiva dispone: «En cada Estado miembro, los vehículos de motor matriculados en dicho Estado [...] deberán someterse a un control técnico periódico [...]» El artículo 4 de la Directiva dispone, además, que el control técnico, con arreglo a la Directiva, deberá ser efectuado por el Estado o por organismos o establecimientos designados por él y que actúen bajo su vigilancia directa. Por consiguiente, la Directiva establece el carácter territorialmente limitado del control periódico.

22 Es preciso señalar igualmente que por razón del carácter parcial de la armonización de los criterios de control, si bien la Directiva impone en el apartado 3 de su artículo 5 que cada Estado miembro reconozca los certificados de inspección técnica que cumplan al menos las disposiciones de la Directiva y que hayan sido expedidos en otros Estados miembros a los vehículos matriculados en sus respectivos territorios, en cambio, no obliga a cada Estado miembro, debido a la multitud de procesos y procedimientos de verificación, a reconocer para los vehículos matriculados en su territorio certificados de inspección técnica expedidos en otros Estados miembros.

23 Ciertamente, en la época de los hechos del litigio principal, la obligación de inspección técnica periódica únicamente afectaba a los vehículos cuyo número de plazas sentadas no excediera de ocho, además del asiento del conductor. Sin embargo, el artículo 3 de la Directiva permitía a los Estados miembros extender la obligación del control técnico periódico a otras categorías de vehículos, inclusive a los turismos. Al adoptar la normativa APK, el Reino de los Países Bajos hizo uso de esta facultad.

24 En estas circunstancias, los artículos 59 y 62 no se oponen a una normativa como la APK.

Sobre las normas relativas a la competencia

25 En la medida en que el órgano jurisdiccional nacional solicita la interpretación de normas comunitarias relativas a la competencia, basta con declarar que la normativa controvertida no tiene por objeto autorizar o reforzar un acuerdo o una práctica concertada existentes o imponer o favorecer acuerdos o prácticas de dicha naturaleza. La existencia de un abuso de posición dominante en el mercado del control de los vehículos no ha sido alegada.

26 En estas circunstancias, procede responder al órgano jurisdiccional nacional que las disposiciones del Tratado en materia de libre circulación de mercancías, de libre prestación de servicios y de competencia, así como la Directiva 77/143, no se oponen a una normativa de un Estado miembro que excluye la expedición, por talleres establecidos en otro Estado miembro, de certificados de inspección técnica para los automóviles matriculados en el primer Estado.

Costas

27 Los gastos efectuados por los Gobiernos neerlandés, alemán e irlandés, así como por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Hoge Raad der Nederlanden mediante resolución de 16 de febrero de 1993, declara:

Las disposiciones del Tratado en materia de libre circulación de mercancías, de libre prestación de servicios y de competencia, así como la Directiva 77/143/CEE del Consejo, de 29 de diciembre de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques, no se oponen a una normativa de un Estado miembro que excluye la expedición, por talleres establecidos en otro Estado miembro, de certificados de inspección técnica para los automóviles matriculados en el primer Estado.

Moitinho de Almeida Joliet Rodríguez Iglesias

Grévisse Zuleeg

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 5 de octubre de 1994.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Quinta

J.C. Moitinho de Almeida