SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)
de 20 de septiembre de 2007 *

En el asunto C-297/05,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento interpuesto, con arreglo al artículo 226 CE, el 22 julio de 2005,

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. M. van Beek y la Sra. D. Zijlstra, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Reino de los Países Bajos, representado por la Sra. H.G. Sevenster y el Sr. D.J.M. de Grave, en calidad de agentes,

parte demandada,

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

apoyado por:

República de Finlandia, representada por la Sra. E. Bygglin, en calidad de agente, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte coadyuvante,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. P. Jann, Presidente de Sala, y los Sres. R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (Ponente) y E. Levits, Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;
Secretaria: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 22 marzo de 2007;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante su recurso, la Comisión de las Comunidades Europeas solicita al Tribunal de Justicia que declare que el Reino de los Países Bajos ha incumplido las

obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 28 CE y 30 CE, al haber sometido a los vehículos matriculados anteriormente en otro Estado miembro a una inspección con vistas a su identificación así como a una inspección técnica relativa a su estado físico antes de su matriculación en los Países Bajos.

Marco jurídico

Normativa comunitaria

2 El trigésimo tercer considerando de la exposición de motivos de la Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO 1997, L 46, p. 1), dispone:

«[...] Considerando que, a la vista de los efectos que cabe esperar de la presente Directiva sobre el sector implicado y habida cuenta del principio de subsidiariedad, las medidas comunitarias dispuestas en la presente Directiva son necesarias para alcanzar los objetivos que se pretenden, a saber, armonizar las reglas de la inspección técnica para evitar distorsiones de la competencia entre los transportistas y garantizar que se realizan en los vehículos operaciones de reglaje y mantenimiento suficientes; que estos objetivos no pueden ser alcanzados en la medida suficiente por los Estados miembros de forma individual».

3 El artículo 1, apartado 1, de la Directiva 96/96 establece:

«En cada Estado miembro, los vehículos a motor matriculados en dicho Estado, así como sus remolques o semirremolques, deberán someterse a una inspección técnica periódica, de conformidad con la presente Directiva y en particular con sus Anexos I y II.»

4 El artículo 3, apartados 1 y 2, de dicha Directiva dispone:

«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas que consideren necesarias para que pueda probarse que el vehículo ha superado con éxito una inspección técnica y que cumple al menos las disposiciones de la presente Directiva.

Se comunicarán dichas medidas a los Estados miembros y a la Comisión.

2. Cada Estado miembro reconocerá, como si él mismo la hubiese expedido, la prueba expedida en otro Estado miembro de que un vehículo a motor matriculado en el territorio de este último, así como su remolque o semirremolque, ha superado con éxito una inspección técnica y cumple, al menos, las disposiciones de la presente Directiva.»

5 El artículo 5 de la mencionada Directiva precisa:

«No obstante lo dispuesto en los Anexos I y II, los Estados miembros podrán:

— adelantar la fecha de la primera inspección técnica obligatoria y, en su caso, someter al vehículo a una inspección previa a su matriculación,

— acortar el intervalo entre dos inspecciones técnicas obligatorias sucesivas,

— hacer obligatoria la inspección técnica del equipo facultativo,

— aumentar el número de elementos que deban controlarse,

— extender la obligación de la inspección técnica periódica a otras categorías de vehículos,

— prescribir pruebas especiales adicionales,

— exigir a los vehículos matriculados en su territorio niveles mínimos de eficacia de frenado superiores a los contemplados en el Anexo II e incluir un control con cargas mayores que las especificadas en dicho Anexo, siempre que esos requisitos no sean superiores a los de la homologación de tipo original.»

6 El artículo 11, apartado 1, de la Directiva 96/96 establece:

«Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 9 de marzo de 1998. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

[...]»

7 Los considerandos tercero, sexto y noveno de la exposición de motivos de la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138, p. 57), están redactados en los siguientes términos:

«3) [...] la armonización de la presentación y del contenido del permiso de circulación facilitará su comprensión y contribuirá así a la libre circulación de los vehículos matriculados en un Estado miembro en el territorio de los demás Estados miembros;

[...]

6) [...] la armonización de este permiso de circulación facilitará la puesta en circulación de los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro y contribuirá al buen funcionamiento del mercado interior;

[...]

9) [...] para facilitar los controles destinados en particular a combatir el fraude y el comercio ilícito de vehículos robados, es conveniente entablar una cooperación estrecha entre los Estados miembros, basada en un sistema eficaz de intercambio de información».

8 El artículo 2, letra b), de la Directiva 1999/37 define la matriculación de un vehículo como la autorización administrativa para la puesta en circulación vial de dicho vehículo, que incluirá la identificación de este último y la atribución de un número de matrícula.

9 El artículo 4 de esta Directiva dispone:

«A efectos de la presente Directiva, los Estados miembros deberán reconocer el permiso de circulación expedido por otro Estado miembro, tanto con miras a la identificación del vehículo en circulación internacional como a la nueva matriculación del mismo en otro Estado miembro.»

10 El artículo 8, apartado 1, de la mencionada Directiva establece:

«Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva antes del 1 de junio de 2004. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

[...]»

Normativa nacional

11 Los artículos 36, apartados 1 y 2, y 42 a 61 de la Ley sobre la circulación por carretera (Wegenverkeerswet), de 21 de abril de 1994 (Stb. 1994, nº 475; en lo sucesivo, «Wegenverkeerswet»), así como el capítulo 4, artículos 17 a 40a, del Reglamento sobre los permisos de circulación (Kentekenreglement), de 6 de octubre de 1994 (Stb. 1994, nº 760; en lo sucesivo, «Kentekenreglement»), regulan el procedimiento de matriculación de los vehículos y la expedición de los permisos de circulación.

12 Los artículos 42 a 46 de la Wegenverkeerswet se refieren al registro de los números de matrícula. El referido artículo 42, apartados 2 y 3, establece:

«2. En el marco [del registro relativo a la comunicación de los números de matrícula], el Rijksdienst voor Wegverkeer (servicio de la circulación por carretera; en lo sucesivo, «RDW») analizará los datos relativos a los vehículos de motor y a los remolques para los cuales se haya comunicado un número de matrícula, el nombre del titular de dicho número de matrícula, así como los datos referentes a otros vehículos de motor y a los remolques.

3. La recogida de los datos mencionados en el párrafo segundo se efectuará por las razones siguientes:

a) en aras de una correcta ejecución de dicha Ley y para el mantenimiento de las normas dictadas por o en virtud de dicha Ley, o

b) en interés de una correcta ejecución de las Leyes relativas al impuesto sobre los vehículos de motor (Wet op de motorrijtuigenbelasting) de 1994, al impuesto sobre los vehículos particulares y las motocicletas (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen) de 1992, al seguro de responsabilidad civil de los vehículos de motor (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen), a la movilidad y a la accesibilidad (Wet bereikbaarheid en mobiliteit), así como de otras normas relativas a los vehículos de motor y a los remolques y en aras del mantenimiento de las normas dictadas por o en virtud de dichas disposiciones.»

13 El permiso de circulación, regulado por el capítulo 4, artículos 17 a 40a, del Kentekenreglement, está integrado por dos partes, I y II, la primera de las cuales contiene los datos técnicos del vehículo (parte IA), así como los datos relativos a la identidad del propietario o del poseedor del vehículo (parte IB), y la segunda contiene los datos necesarios en caso de cambio de propietario.

14 Por lo que atañe a la primera expedición de un permiso de circulación en dos partes, el artículo 25, apartado 1, del Kentekenreglement dispone:

«El propietario o el poseedor de un vehículo para el cual solicite la primera expedición de un permiso de circulación en dos partes, pondrá el vehículo a disposición del RDW en orden a la inspección, y solicitará al citado servicio la obtención de un permiso de circulación presentando una prueba de legitimación como la señalada por la Orden ministerial.»

15 El artículo 25b del Kentekenreglement establece que, para la matriculación en los Países Bajos, deberá presentarse el permiso de circulación obtenido anteriormente en otro Estado miembro. Los apartados 2 y 3 de dicho artículo establecen:

«2. Se denegará la expedición [de un permiso de circulación en los Países Bajos] si faltase la parte II del permiso de circulación, siempre que ésta haya sido expedida.

3. En casos excepcionales y como excepción al apartado 2, el RDW podrá expedir un permiso de circulación con la condición de que las autoridades competentes del Estado miembro en el que estuviera matriculado anteriormente el vehículo hubieran confirmado por escrito o por vía electrónica que el solicitante tiene derecho a hacer matricular el vehículo en otro Estado miembro.»

16 En virtud de los artículos 26 a 30 del Kentekenreglement, en caso de venta entre particulares en los Países Bajos, al venir ya mencionados en el registro de matriculación los datos técnicos relativos al vehículo que figuran en la parte IA del permiso de circulación, no es necesario proceder a efectuar un control de la identificación del vehículo y el RDW expedirá al nuevo propietario un permiso de circulación que contenga únicamente la parte IB.

17 La normativa neerlandesa establece cuatro procedimientos distintos para la matriculación de los vehículos.

18 Según el procedimiento 1, los vehículos nuevos aún no utilizados y que hayan sido objeto de una homologación por tipo neerlandesa o comunitaria deberán obtener un permiso de circulación, en general a través de una empresa homologada por el RDW. La empresa así homologada podrá solicitar directamente al RDW, sin una inspección técnica específica del estado físico del vehículo, la expedición de un permiso de circulación, ya que la identificación y la comprobación de la correspondencia con el certificado de conformidad de dicho vehículo son realizadas por la empresa homologada. No se lleva a cabo una inspección técnica específica del estado físico del vehículo. Los costes imputados al cliente se limitarán a los costes de las partes I y II del permiso de circulación, a saber, 47,20 euros en total.

19 El procedimiento 2 será de aplicación a los vehículos de menos de tres años de antigüedad que hayan sido objeto de una homologación por tipo comunitaria. Con anterioridad a su matriculación, dichos vehículos deberán ser objeto de una inspección por parte de un servicio homologado por el RDW. En el momento de practicarse tal inspección, la identificación de los vehículos se efectuará mediante el permiso de circulación expedido en otro Estado miembro y el certificado de conformidad, con el fin de evitar cualquier fraude en materia de permisos de circulación. Los documentos presentados habrán de verificarse con el fin de detectar las posibles divergencias. No deberá llevarse a cabo una inspección técnica específica relativa al estado físico de los vehículos más que cuando éstos presenten ciertos defectos visibles a primera vista que puedan representar un peligro para los usuarios

de la carretera o para el medio ambiente. Dicha inspección durará aproximadamente veinticinco minutos y la tarifa será de 45 euros, más otros 47,20 euros que habrán de abonarse por el permiso de circulación.

20 El procedimiento 3 se aplicará a los vehículos de más de tres años de antigüedad que hayan sido objeto de una homologación por tipo comunitaria, a los vehículos matriculados anteriormente en otro Estado miembro y que hayan sido objeto en éste de una homologación por tipo o individual nacional, así como a los vehículos matriculados anteriormente en los Países Bajos que hayan sido objeto de una homologación por tipo neerlandesa.

21 En caso de importación, el procedimiento de identificación de los citados vehículos irá acompañado de una inspección de su estado físico relativa a la observancia de las exigencias permanentes y efectuada por un servicio homologado por el RDW. Deberán presentarse el permiso de circulación expedido en otro Estado miembro y el certificado de conformidad que contenga las informaciones técnicas necesarias así como, para los vehículos que no hayan sido objeto de una homologación por tipo comunitaria, un documento de homologación o similar, que indique la potencia, las masas (máximas) y la masa por eje. La citada inspección del estado físico del vehículo durará alrededor de cincuenta minutos y la tarifa será de 78 euros, a los que habrán de añadirse 47,20 euros, que se abonan por la obtención del permiso de circulación.

22 Al efectuarse la inspección, se procederá a la identificación del vehículo y al examen de los documentos presentados. Las posibles diferencias entre las exigencias técnicas en vigor en el Estado miembro del que proceda el vehículo de que se trate y las aplicables en los Países Bajos no serán obstáculo para la matriculación del vehículo, en la medida en que los documentos presentados permitan acreditar que éste se halla en el estado en el que fue admitido en el Estado miembro del que proceda el citado vehículo y que tales diferencias no representen ningún riesgo importante para la seguridad.

23 Por lo demás, cada vehículo que tenga más de tres años de antigüedad matriculado en los Países Bajos habrá de someterse a una inspección técnica periódica (algemene periodieke keuring). Cuando el vehículo al que sea aplicable el procedimiento 3 tenga que someterse obligatoriamente a una inspección técnica, la persona que solicite la expedición de un permiso de circulación recibirá un certificado que le permitirá utilizar el vehículo durante un año.

24 En virtud del artículo 25, apartado 7, del Kentekenreglement, los procedimientos resumidos anteriormente se aplicarán *mutatis mutandis* a una nueva solicitud de matriculación relativa a un vehículo matriculado anteriormente en los Países Bajos y que, posteriormente, haya sido retirado de la circulación, haya abandonado el territorio de los Países Bajos, haya sido destinado a una utilización fuera de la vía pública, o al que se le haya concedido una matriculación especial.

25 El procedimiento 4 se aplicará a los vehículos matriculados anteriormente en un Estado que no pertenezca a la Unión Europea y a los vehículos aún no matriculados que no hayan sido objeto de una homologación por tipo o bien individual. El procedimiento de identificación de dichos vehículos deberá ir acompañado de una inspección de su estado físico, inspección que se realiza, por lo general, en las dependencias del solicitante después de haberse comprobado administrativamente la solicitud individual por un servicio especial del RDW. Se deberán comunicar las informaciones técnicas en orden a la matriculación.

26 Las prácticas relativas a los procedimientos 2 y 3 anteriormente descritas, seguidas por el RDW, se basan en el Kentekenreglement.

27 El 11 de noviembre de 2005, el Ministro de Transportes cursó una circular al RDW en la que se disponía que, a partir del 1 de diciembre de 2005, no se sujetara ya a los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro a la inspección técnica contemplada en el artículo 25, apartado 1, del Kentekenreglement.

Procedimiento administrativo previo

28 Al considerar que la legislación neerlandesa que regula el procedimiento de matriculación de los vehículos no se ajustaba a lo dispuesto en los artículos 28 CE y 30 CE, la Comisión inició el procedimiento por incumplimiento instando al Reino de los Países Bajos a que presentara sus observaciones.

29 El Gobierno neerlandés respondió a dicho requerimiento mediante un escrito de 10 de julio de 2003. Posteriormente, precisó sus observaciones en un segundo escrito de 29 de enero de 2004.

30 El 9 de julio de 2004, la Comisión emitió un dictamen motivado en el que instaba al Reino de los Países Bajos a adoptar las medidas necesarias para atenerse al mismo en un plazo de dos meses contados a partir de su recepción.

31 Después de haber solicitado que le fuera prorrogado un mes el plazo señalado para responder al citado dictamen motivado, el Reino de los Países Bajos respondió al mismo el 2 de noviembre de 2004.

32 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 22 de julio de 2005, la Comisión interpuso el presente recurso, en virtud del artículo 226 CE.

33 Mediante auto de 20 de febrero de 2006, el Presidente del Tribunal de Justicia admitió la intervención de la República de Finlandia en apoyo de las pretensiones del Reino de los Países Bajos.

Sobre la admisibilidad del recurso

Alegaciones de las partes

34 El Gobierno neerlandés alega que la Comisión ha incumplido la obligación que le incumbe de precisar el objeto del recurso en términos suficientemente precisos y concordantes, tanto durante la fase administrativa previa como en el escrito de interposición del recurso, en particular por cuanto, en el dictamen motivado, no había expuesto la diferencia entre «la inspección del estado físico de los vehículos» y la «inspección a efectos de la identificación de los vehículos».

35 En su recurso, la Comisión amplió el objeto del litigio, de manera ilícita, con relación al dictamen motivado, en la medida en que su imputación dirigida contra las «inspecciones técnicas suplementarias» iba formulada también contra el procedimiento de identificación de los vehículos. Por consiguiente, debe desestimarse el recurso de la Comisión en la medida en que se había interpuesto asimismo contra el citado procedimiento de identificación.

36 La Comisión señala que critica los procedimientos 2 y 3 descritos anteriormente. Las inspecciones de los vehículos exigidas por dichos procedimientos deben clasificarse en dos categorías, a saber, las destinadas tan sólo a identificar los vehículos, efectuadas en el marco de los procedimientos 2 y 3, y las relativas al estado físico de los vehículos, es decir, las inspecciones técnicas en sentido estricto, efectuadas en el marco del procedimiento 3.

37 La Comisión afirma que ha aclarado, en los puntos 5(2), 5(3) y 13 del dictamen motivado, que sus críticas versaban sobre ambos tipos de inspección. Por otra parte, de la respuesta del Gobierno neerlandés al dictamen motivado se desprende que éste había entendido que las imputaciones de la Comisión se habían formulado contra los dos tipos de inspección de que se trata.

Apreciación del Tribunal de Justicia

38 Es preciso señalar que el punto 13 del dictamen motivado alude a ambos tipos de inspecciones comprendidas en los procedimientos 2 y 3, tal como se hallan descritos anteriormente.

39 Por otra parte, de la respuesta del Gobierno neerlandés al dictamen motivado de 2 de noviembre de 2004 se desprende que éste ha comentado por separado los citados procedimientos 2 y 3, al manifestarse sobre la identificación de los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro prevista por los dos procedimientos, por una parte, y sobre la inspección del estado físico de los citados vehículos, prevista en el procedimiento 3, por otra.

40 De ello se desprende que el Gobierno neerlandés ha estado en condiciones de identificar las imputaciones formuladas por la Comisión en su dictamen motivado, dirigidas contra los dos tipos de inspección previstos en los procedimientos 2 y 3, y que el citado Gobierno no puede afirmar fundadamente que la Comisión haya ampliado indebidamente el objeto del litigio en su recurso.

41 Habida cuenta de todo lo anterior, procede desestimar la excepción de inadmisibilidad propuesta por el Gobierno neerlandés.

Sobre el fondo

Alegaciones de las partes

42 Según la Comisión, la matriculación en los Países Bajos de vehículos matriculados anteriormente en otro Estado miembro, por un lado, y la expedición de permisos de

circulación en caso de que vehículos matriculados anteriormente en los Países Bajos cambien de propietario, por otro lado, constituyen situaciones comparables.

43 Estima que estas situaciones comparables son objeto de tratamientos distintos, lo que representa un obstáculo para el comercio intracomunitario. En efecto, la obligación de inspeccionar antes de la matriculación los vehículos matriculados anteriormente en otro Estado miembro, habida cuenta de su carácter obligatorio, sistemático y costoso, hace más difícil la importación de los citados vehículos y constituye, por tanto, una medida de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas a la importación, en el sentido del artículo 28 CE. Sobre este particular, la Comisión entiende que la inspección de que se trata puede clasificarse en dos categorías, a saber, la inspección con vistas a la identificación de los vehículos y la inspección destinada a comprobar su estado físico.

44 La Comisión considera que las medidas impugnadas deben calificarse de medidas de efecto equivalente, prohibidas en virtud del artículo 28 CE, puesto que hacen menos atractiva la importación de vehículos matriculados anteriormente en otro Estado miembro y, por lo tanto, constituyen un obstáculo a la libre circulación de mercancías. Además, tales medidas no se justifican por un objetivo mencionado en el artículo 30 CE ni por una exigencia imperativa como la reconocida en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.

45 En concreto, según la Comisión, la inspección destinada a identificar los vehículos prevista en los procedimientos 2 y 3 no está justificada por la necesidad de comprobar si ha sido modificado el número de identificación de los vehículos importados y registrados anteriormente en otro Estado miembro, puesto que tal número podría haberse modificado también con ocasión de una transmisión de propiedad dentro del territorio del Reino de los Países Bajos. Por otra parte, dado que, en virtud de la Directiva 1999/37, el contenido de los documentos de matriculación está armonizado a nivel comunitario, la inspección llevada a cabo en

los Países Bajos es superflua y resulta redundante con relación a las inspecciones ya efectuadas en otros Estados miembros. La Comisión observa también que es preciso esperar varias semanas hasta que se efectúe la citada inspección.

46 En lo que se refiere a las inspecciones técnicas referentes al estado físico de los vehículos, se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que los vehículos anteriormente matriculados en un Estado miembro, en el que hayan sido objeto de una inspección técnica, podrán, en determinadas circunstancias, ser sometidos por las autoridades de otro Estado miembro a una inspección adicional cuando se matriculen en dicho Estado, a condición, no obstante, de que se exija la práctica de una inspección similar para los vehículos de origen nacional que se presenten a la matriculación en las mismas circunstancias. Pues bien, en el presente caso, los vehículos ya matriculados en los Países Bajos y que hayan sido objeto de una transmisión de propiedad no están sujetos a tal inspección, contrariamente a los vehículos ya matriculados en otro Estado miembro y presentados a la matriculación en los Países Bajos.

47 Los Gobiernos neerlandés y finlandés consideran que no pueden compararse el cambio de propietario de un vehículo ya matriculado en los Países Bajos, por un lado, y la importación de un vehículo procedente de otro Estado miembro, por otro. La matriculación del vehículo y el registro del cambio de propietario tienen dos objetos distintos, al consistir la matriculación en inscribir el vehículo en el registro nacional neerlandés y el cambio de propietario en relacionar únicamente a un vehículo ya registrado con otra persona. Por consiguiente, estas dos situaciones no son comparables.

48 Por el contrario, la matriculación en los Países Bajos de vehículos matriculados anteriormente en otro Estado miembro puede compararse al procedimiento de matriculación de vehículos matriculados anteriormente en los Países Bajos y cuyo registro haya sido cancelado, posteriormente, y respecto a los cuales se haya presentado una nueva solicitud de matriculación en los Países Bajos. En tal caso, en virtud del artículo 25, apartado 7, del Kentekenreglement, el procedimiento es el mismo que en el supuesto de que se importen los vehículos.

49 Por lo que se refiere a la inspección encaminada a la identificación de los vehículos, los Gobiernos neerlandés y finlandés afirman que tal inspección es necesaria para garantizar la seguridad vial, la lucha contra las prácticas fraudulentas, la protección del medio ambiente y de los consumidores, así como el orden público.

50 A este respecto, la Directiva 1999/37 prevé tan sólo una armonización mínima, lo que permite a los Estados miembros exigir inspecciones adicionales en el momento de la matriculación.

51 En lo que se refiere a la inspección técnica suplementaria, tal como está prevista en el procedimiento 3, el Gobierno finlandés afirma que ésta garantiza que tan sólo se pongan en circulación en los Países Bajos aquellos vehículos que cumplan las exigencias neerlandesas en materia de seguridad vial y de medio ambiente.

52 El Gobierno finlandés considera también que las medidas impugnadas respetan el principio de proporcionalidad, puesto que los objetivos de la matriculación, para los cuales resulta indispensable la inspección técnica, no pueden conseguirse con medios menos restrictivos.

Apreciación del Tribunal de Justicia

Sobre la inspección destinada a identificar los vehículos

53 Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la prohibición de las medidas de efecto equivalente a las restricciones, establecida en el artículo 28 CE, afecta a

cualquier normativa de los Estados miembros que pueda obstaculizar directa o indirectamente, real o potencialmente, el comercio intracomunitario (sentencias de 16 de noviembre de 2000, Comisión/Bélgica, C-217/99, Rec. p. I-10251, apartado 16; de 26 de octubre de 2006, Comisión/Grecia, C-65/05, Rec. p. I-10341, apartado 27, y de 15 de marzo de 2007, Comisión/Finlandia, C-54/05, Rec. p. I-2473, apartado 30). De esta forma, el mero hecho de ser disuadido de introducir o de comercializar los productos de que se trata en el Estado miembro en cuestión, constituye para el importador un obstáculo a la libre circulación de las mercancías (sentencias Comisión/Bélgica, antes citada, apartado 18, y de 7 de junio de 2007, Comisión/Bélgica, C-254/05, Rec. p. I-4269, apartado 30).

54 En el presente caso, consta en autos que el Reino de los Países Bajos exige que se identifique el vehículo antes de ser matriculado. Conforme a los artículos 2, letra b), y 4 de la Directiva 1999/37, esta identificación se efectuará mediante un permiso de circulación expedido por otro Estado miembro, en el supuesto de que se importe a éste un vehículo anteriormente matriculado en el mismo.

55 Sin embargo, la Comisión acusa al Reino de los Países Bajos de obstaculizar la libre circulación de las mercancías, por cuanto el procedimiento de identificación no se limita a una formalidad meramente administrativa, sino que implica la exigencia de presentar el vehículo al RDW, permitiendo así al encargado de la inspección verificar si el vehículo se halla efectivamente en el territorio neerlandés y se corresponde con los datos mencionados en el permiso de circulación expedido por el otro Estado miembro. Según la Comisión, dicha inspección, que dura alrededor de veinticinco minutos y cuyo coste asciende, durante la fase administrativa previa, a 45 euros, hace menos atractiva la importación de vehículos a los Países Bajos.

56 No puede acogerse este planteamiento de la Comisión.

57 En efecto, procede señalar que, mediante el procedimiento de que se trata, según se desprende del propio escrito de interposición del recurso de la Comisión, las autoridades competentes neerlandesas se limitan a proceder a la identificación del vehículo en orden a su matriculación.

58 Por lo tanto, se trata de una mera formalidad administrativa que no introduce control adicional alguno, sino que es inherente a la propia tramitación de la solicitud de matriculación así como al desarrollo del procedimiento correspondiente.

59 Por otra parte, el carácter no disuasorio de dicho procedimiento se ve confirmado por las modalidades de la inspección, tal como ésta se efectúa en los Países Bajos.

60 En primer lugar, por lo que se refiere al desplazamiento que se hace necesario por la obligación de presentar el vehículo al RDW, consta en autos que dicho servicio dispone de una amplia red de estaciones distribuidas por todo el territorio neerlandés en las que, por lo tanto, puede efectuarse fácilmente la inspección con vistas a la identificación.

61 En segundo lugar, por lo que atañe al coste de 45 euros, es preciso señalar, habida cuenta de todos los gastos que cualquier matriculación inevitablemente ocasiona, que dicho importe no puede influir en la decisión del propietario de un vehículo de proceder o no a una matriculación en los Países Bajos.

62 Finalmente, en lo que se refiere al hecho, invocado por la Comisión, de que puede existir un período de espera de algunas semanas antes de que pueda presentarse el vehículo con vistas a su matriculación, basta señalar que el importador del vehículo puede evitar fácilmente, o al menos reducir dicha espera concertando en el momento oportuno una cita en una de las estaciones del RDW de su elección.

63 A la luz de las consideraciones precedentes, la inspección destinada a identificar los vehículos anteriormente examinada no puede tener efecto disuasorio alguno sobre la importación de un vehículo al citado Estado miembro ni hacer menos atractiva tal importación. Procede, pues, desestimar la imputación formulada por la Comisión acerca de la referida inspección.

Sobre la inspección técnica del estado físico de los vehículos

64 Con carácter preliminar, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, la existencia de un incumplimiento deberá apreciarse en función de la situación del Estado miembro, tal como ésta se presentaba al finalizar el plazo señalado en el dictamen motivado (véanse, en particular, las sentencias de 16 de enero de 2003, Comisión/Reino Unido, C-63/02, Rec. p. I-821, apartado 11, y de 14 de julio de 2005, Comisión/España, C-135/03, Rec. p. I-6909, apartado 31). Los cambios producidos posteriormente no pueden ser tenidos en cuenta por el Tribunal de Justicia (véase, en particular, la sentencia de 18 de noviembre de 2004, Comisión/Irlanda, C-482/03, no publicada en la Recopilación, apartado 11).

65 Por lo tanto, puesto que el dictamen motivado de la Comisión lleva fecha de 9 de julio de 2004 y dado que el plazo concedido al Reino de los Países Bajos se fijó en dos meses y se prorrogó otro mes más, hay que situarse en la fecha del 9 de octubre de 2004 para apreciar si existe o no el incumplimiento reprochado. Por lo tanto, no resulta pertinente en el presente caso la circular del Ministro de Transportes, adoptada con posterioridad a dicha fecha.

66 Antes de examinar la compatibilidad de la inspección del estado físico de los vehículos con motivo de su matriculación con los artículos 28 CE y 30 CE, procede verificar, en primer lugar, si el Reino de los Países Bajos, al establecer tal inspección, no ha hecho otra cosa que cumplir las obligaciones derivadas de la Directiva 96/96.

67 En lo relativo a la inspección técnica del estado físico de los vehículos, los objetivos de la Directiva 96/96, señalados en el trigésimo tercer considerando de la exposición de motivos de ésta, son armonizar las reglas de la inspección técnica, para evitar distorsiones de la competencia entre los transportistas y garantizar que se realicen en los vehículos operaciones de reglaje y mantenimientos suficientes.

68 El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 96/96 concede un margen de apreciación a los Estados miembros, aun cuando el apartado 2 de dicho artículo exige que éstos reconozcan el certificado expedido en otro Estado miembro que acredite que el vehículo ha superado con éxito una inspección técnica y que cumple al menos las disposiciones de dicha Directiva. No obstante, el artículo 5 de la Directiva 96/96 establece los controles y los requisitos suplementarios que un Estado miembro puede exigir con relación a los contemplados en los anexos I y II de la propia Directiva, siempre que dichos controles no estén ya cubiertos por el referido certificado (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de marzo de 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Rec. p. I-3193, apartado 62).

69 En el caso de autos, en virtud del procedimiento 3, aplicable a los vehículos con una antigüedad superior a tres años que hayan sido objeto de una homologación por tipo comunitaria, a los vehículos matriculados anteriormente en un Estado miembro y que hubieran sido objeto en éste de una homologación por tipo o individual nacional, así como a los vehículos matriculados anteriormente en los Países Bajos que hubieran sido objeto de una homologación por tipo neerlandesa, la matriculación de éstos deberá ir precedida de una inspección de su estado físico, teniendo en cuenta el permiso de circulación y el certificado de conformidad expedidos en otros Estados miembros. En cambio, para los vehículos de menos de tres años de antigüedad anteriormente matriculados en otros Estados miembros, no se exige una inspección de su estado físico antes de su matriculación.

70 Dicho procedimiento 3 no puede ser convalidado con arreglo a la Directiva 96/96, ya que, contrariamente a lo que se señala en el artículo 3, apartado 2, de dicha Directiva, no integra el principio de reconocimiento de los documentos emitidos por los demás Estados miembros que acrediten que se haya superado con éxito una inspección técnica.

71 Procede, pues, comprobar, en segundo lugar, si la obligación de someter a los vehículos de más de tres años de antigüedad matriculados anteriormente en otro Estado miembro a una inspección de su estado físico antes de su matriculación en los Países Bajos constituye una medida de efecto equivalente a una restricción cuantitativa a la importación, prohibida por el artículo 28 CE y, en caso de respuesta

afirmativa, si dicha exigencia puede, no obstante, estar justificada por la protección de los intereses a que se refiere el artículo 30 CE (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de abril de 2004, Comisión/Austria, C-150/00, Rec. p. I-3887, apartado 80).

72 Como se ha recordado en el apartado 53 de la presente sentencia, la prohibición de las medidas de efecto equivalente a restricciones cuantitativas contenida en el artículo 28 CE se refiere a cualquier normativa de los Estados miembros que pueda obstaculizar, directa o indirectamente, real o potencialmente, el comercio intracomunitario.

73 En el presente caso, al exigir una inspección del estado físico de los vehículos tal como la prevista por el procedimiento 3, antes de la matriculación de éstos en los Países Bajos, las autoridades neerlandesas someten de manera general y sistemática a dicha comprobación a todos los vehículos de más de tres años de antigüedad, matriculados anteriormente en otros Estados miembros, y ello sin tener en cuenta en modo alguno las posibles inspecciones ya efectuadas por estos últimos. Por lo tanto, esa inspección puede disuadir a algunos interesados de importar a los Países Bajos vehículos de más de tres años de antigüedad matriculados anteriormente en otros Estados miembros, en la medida en que la citada inspección viene a añadirse a las inspecciones técnicas efectuadas recientemente en otros Estados miembros sin reconocer sus resultados.

74 Por tanto, tal procedimiento constituye una restricción a la libre circulación de mercancías, prohibida por el artículo 28 CE.

75 No obstante, según reiterada jurisprudencia, una normativa nacional que constituya una medida de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas puede estar justificada por una de las razones de interés general enumeradas en el artículo 30 CE o por exigencias imperativas (véanse, en este sentido, las sentencias de 5 de febrero

de 2004, Comisión/Italia, C-270/02, Rec. p. I-1559, apartado 21, y Comisión/Finlandia, antes citada, apartado 38). En ambos casos, la disposición nacional debe ser adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y no debe ir más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo (véanse, en particular, las sentencias de 20 de junio de 2002, Radiosistemi, C-388/00, y C-429/00, Rec. p. I-5845, apartados 40 a 42, así como de 8 de mayo de 2003, ATRAL, C-14/02, Rec. p. I-4431, apartado 64).

76 En este sentido, corresponde a las autoridades nacionales competentes demostrar, por un lado, que su normativa es necesaria para alcanzar uno o varios de los objetivos mencionados en el artículo 30 CE o bien para observar ciertas exigencias imperativas y, por otro lado, que la citada normativa se ajusta al principio de proporcionalidad (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de junio de 2003, Comisión/Italia, C-420/01, Rec. p. I-6445, apartados 30 y 31; de 5 de febrero de 2004, Comisión/Italia, antes citada, apartado 22 y Comisión/Finlandia, antes citada, apartado 38).

77 Por lo que atañe a la alegación expuesta por el Gobierno neerlandés, según la cual la inspección del estado físico de los vehículos garantiza la seguridad vial y la protección del medio ambiente, en la medida en que, gracias a ésta, tan sólo se pondrán en circulación los vehículos que cumplan las exigencias neerlandesas en materia de seguridad vial y de medio ambiente, consta que la seguridad vial y la protección del medio ambiente constituyen razones imperiosas de interés general que pueden justificar un obstáculo a la libre circulación de mercancías (véase, en particular, la sentencia Cura Anlagen, antes citada, apartado 59).

78 No obstante, por lo que se refiere a la apreciación de la proporcionalidad de la normativa controvertida y a la cuestión de si el objetivo pretendido puede alcanzarse mediante restricciones que afecten en menor medida al comercio intracomunitario, debe observarse que el Reino de los Países Bajos no ha acreditado, en concreto, el carácter proporcionado de la restricción a la libre circulación de las mercancías de que se trata con relación al objetivo perseguido.

79 En particular, podría alcanzarse un resultado similar con medidas menos restrictivas, como el reconocimiento de la prueba expedida en otro Estado miembro y que acredite que un vehículo matriculado en el territorio de este último ha superado con éxito una inspección técnica, unido a la cooperación de la Administración aduanera neerlandesa con sus homólogos de los demás Estados miembros por lo que respecta a los datos que puedan faltar.

80 Habida cuenta de las consideraciones precedentes, procede declarar que el Reino de los Países Bajos ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 28 CE y 30 CE, al haber sometido a los vehículos de más de tres años de antigüedad matriculados anteriormente en otros Estados miembros a una inspección de su estado físico antes de su matriculación en los Países Bajos.

Costas

81 En virtud del artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Sin embargo, conforme al apartado 3, párrafo primero, del citado artículo, en circunstancias excepcionales o cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, el Tribunal de Justicia podrá repartir las costas o decidir que cada parte abone sus propias costas. Al haber sido desestimados parcialmente los motivos formulados por la Comisión y el Reino de los Países Bajos, procede decidir que éstos cargarán con sus propias costas.

82 En virtud del artículo 69, apartado 4, párrafo primero, del Reglamento de Procedimiento, los Estados miembros que intervengan como coadyuvantes en el litigio, soportarán su propias costas. Por consiguiente, la República de Finlandia, parte coadyuvante, cargará con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) decide:

1) **Declarar que el Reino de los Países Bajos ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 28 CE y 30 CE, al haber sometido a los vehículos de más de tres años de antigüedad matriculados anteriormente en otros Estados miembros a una inspección de su estado físico, antes de su matriculación en los Países Bajos.**

2) **Desestimar el recurso en todo lo demás.**

3) **La Comisión de las Comunidades Europeas, el Reino de los Países Bajos y la República de Finlandia cargarán con sus propias costas.**

Firmas