Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 24 de enero de 2019*

«Procedimiento prejudicial — Directiva 1999/37/CE — Documentos de matriculación de los vehículos — Omisiones en los permisos de circulación — Reconocimiento mutuo — Directiva 2007/46/CE — Vehículos fabricados con anterioridad a la armonización en la Unión Europea de los requisitos técnicos — Modificaciones que repercuten en las características técnicas del vehículo»

En el asunto C-326/17,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Raad van State (Consejo de Estado, Países Bajos), mediante resolución de 24 de mayo de 2017, recibida en el Tribunal de Justicia el 31 de mayo de 2017, en el procedimiento entre

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

y

X,

Y,

y entre

X,

Y,

y

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

y entre

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

y

Z,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. T. von Danwitz, Presidente de la Sala Séptima, en funciones de Presidente de la Sala Cuarta, y la Sra. K. Jürimäe y los Sres. C. Lycourgos, E. Juhász (Ponente) y C. Vajda, Jueces;

* Lenguas de procedimiento: inglés y neerlandés.

Abogado General: Sr. N. Wahl;

Secretario: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 7 de junio de 2018;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de la Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), por el Sr. C.B.J. Maenhout, en calidad de agente, asistido por la Sra. M. van Heezik, advocaat;

– en nombre de X e Y, por el Sr. C.B. Krol Dobrov, en calidad de mandatario;

– en nombre de Z, por la Sra. S.J.C. van Keulen, advocaat;

– en nombre del Gobierno neerlandés, por las Sras. M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen y P. Huurnink, en calidad de agentes;

– en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. F. Meloncelli, avvocato dello Stato;

– en nombre del Gobierno noruego, por los Sres. R. Nordeide y C. Anker, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. M. Huttunen y A. Nijenhuis y por la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de septiembre de 2018;

dicta la presente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de las disposiciones de la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO 1999, L 138, p. 57), y de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva Marco) (DO 2007, L 263, p. 1).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre la Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (Dirección del Servicio de Tráfico por Carretera, Países Bajos; en lo sucesivo, «RDW»), por una parte, y X e Y, por otra, y entre estos últimos y la RDW, así como de un litigio entre la RDW y Z, en relación con la negativa de aquella a reconocer los permisos de circulación de vehículos expedidos por otros Estados miembros y a matricular dichos vehículos en los Países Bajos.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Directiva 70/156/CEE

3 La Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (DO 1970, L 42, p. 1; EE 13/01, p. 174), en su versión modificada por la Directiva 92/53/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992 (DO 1992, L 225, p. 1) (en lo sucesivo, «Directiva 70/156»), establece en su artículo 2, cuyo epígrafe es «Definiciones»:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[…]

– vehículo: todo vehículo de motor destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h y sus remolques, a excepción de los vehículos que circulan sobre raíles, los tractores forestales y agrícolas y toda maquinaria móvil;

[…]».

Directiva 1999/37

4 Los considerandos 3 a 6 y 9 de la Directiva 1999/37 exponen:

«(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;

(4) […] el contenido del permiso de circulación debe permitir controlar que el titular de un permiso de conducción expedido en aplicación de la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción [(DO 1991, L 237, p. 1)], conduce solamente las categorías de vehículos que está autorizado a conducir; […] dicha verificación contribuye a mejorar la seguridad vial;

(5) […] todos los Estados miembros exigen en particular, como condición necesaria para matricular un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro, un documento que certifique esa matriculación, así como las características técnicas del vehículo;

(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».

5 El artículo 1 de esta Directiva dispone:

«La presente Directiva se aplicará a los documentos expedidos por los Estados miembros al matricular los vehículos.

No prejuzgará del derecho que asiste a los Estados miembros de utilizar, a efectos de la matriculación provisional de los vehículos, documentos que, en su caso, no respondan en todos los puntos a los requisitos de la presente Directiva.»

6 El artículo 2 de la misma Directiva establece:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) "vehículo": cualquier vehículo conforme a la definición del artículo 2 de la Directiva 70/156/CEE […], y del artículo 1 de la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas [(DO 1992, L 225, p. 72)];

b) "matriculación": la autorización administrativa para la puesta en circulación vial de un vehículo, que incluirá la identificación de este último y la atribución de un número de orden, denominado número de matrícula;

c) "permiso de circulación": el documento por el que se certifica que el vehículo está matriculado en un Estado miembro;

d) "titular del permiso de circulación": la persona a cuyo nombre está matriculado un vehículo.»

7 El artículo 3 de la Directiva 1999/37 tiene la siguiente redacción:

«1. Los Estados miembros expedirán un permiso de circulación para los vehículos que se sometan a la matriculación con arreglo a su legislación nacional. Dicho [permiso de circulación] se compondrá, bien de una sola parte, conforme al anexo I, o bien de dos partes conformes a los anexos I y II.

Los Estados miembros podrán autorizar a los servicios que habiliten a tal fin, y en particular a los fabricantes, a cumplimentar las partes técnicas del permiso de circulación.

2. En caso de que se expida un nuevo permiso para un vehículo matriculado antes de iniciarse la aplicación de la presente Directiva, los Estados miembros utilizarán un modelo de permiso que sea conforme a la presente Directiva y podrán limitarse a consignar únicamente aquellas indicaciones para las cuales dispongan de los datos necesarios.

3. Los datos incluidos en el permiso de circulación, de conformidad con los anexos I y II, estarán representados por los códigos comunitarios armonizados que figuran en dichos anexos.»

8 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.»

9 El artículo 8, apartado 1 de la misma Directiva establece que los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para darle cumplimiento antes del 1 de junio de 2004.

Directiva 2007/46

10 El artículo 1 de la Directiva 2007/46, que lleva como epígrafe «Objeto», dispone lo siguiente:

«La presente Directiva establece un marco armonizado que contiene los requisitos técnicos generales y disposiciones administrativas para la homologación de todos los vehículos nuevos incluidos en su ámbito de aplicación, así como la homologación de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, con el fin de facilitar su matriculación, venta y puesta en servicio dentro de la [Unión Europea].

[…]»

11 El artículo 2 de esta Directiva, relativo a su «Ámbito de aplicación», dispone en su apartado 1:

«La presente Directiva se aplicará a la homologación de tipo de los vehículos diseñados y fabricados en una o varias fases para circular por carretera y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes diseñados y fabricados para dichos vehículos.

También se aplicará a la homologación individual de dichos vehículos.

La presente Directiva también se aplicará a las piezas y equipos destinados a vehículos incluidos en su ámbito de aplicación.»

12 El artículo 3 de la misma Directiva, que lleva como epígrafe «Definiciones», establece lo siguiente:

«A efectos de la presente Directiva y de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV, salvo que en los mismos se indique lo contrario, se entenderá por:

[…]

11) “vehículo de motor”: todo vehículo autopropulsado que se mueva por sus propios medios, que tenga por lo menos cuatro ruedas, ya sea completo, completado o incompleto, y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h;

12) “remolque”: todo vehículo con ruedas no autopropulsado, diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo de motor;

13) “vehículo”: todo vehículo de motor o sus remolques, tal como se definen en los puntos 11 y 12;

[…]

19) “vehículo incompleto”: todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes de la presente Directiva;

20) “vehículo completado”: el vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos pertinentes de la presente Directiva;

21) “vehículo completo”: todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de la presente Directiva;

[…]».

13 El artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2007/46 tiene la siguiente redacción:

«Los Estados miembros únicamente matricularán o permitirán la venta o puesta en servicio de aquellos vehículos, componentes o unidades técnicas independientes que satisfagan los requisitos de la presente Directiva.

No prohibirán, restringirán ni impedirán la matriculación, la venta, la puesta en servicio o la circulación viaria de vehículos, componentes o unidades técnicas independientes por razones relacionadas con aspectos de su fabricación o funcionamiento regulados por la presente Directiva, si satisfacen los requisitos establecidos en ella.»

14 El artículo 24 de dicha Directiva, que lleva como epígrafe «Homologaciones individuales», dispone lo siguiente:

«1. Los Estados miembros podrán eximir a un vehículo concreto, ya sea singular o no, del cumplimiento de una o varias disposiciones de la presente Directiva o de uno o varios actos reglamentarios enumerados en los anexos IV u XI, siempre que impongan requisitos alternativos.

Los Estados miembros solo podrán eximir de las disposiciones que se mencionan en el párrafo primero cuando tengan motivos razonables que lo justifiquen.

Por "requisitos alternativos" se entenderá las disposiciones administrativas o requisitos técnicos cuya finalidad sea garantizar un nivel de protección medioambiental y de seguridad vial equivalente en lo máximo posible al nivel previsto en las disposiciones del anexo IV o, si procede, del anexo XI.

[…]

6. La validez de la homologación individual se limita al territorio del Estado miembro que la concede.

Cuando un solicitante desee vender, matricular o poner en servicio en otro Estado miembro un vehículo al que se le haya concedido una homologación individual, el Estado miembro que concedió la homologación proporcionará al solicitante, previa petición, una declaración sobre las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo.

Por lo que respecta a los vehículos para los que un Estado miembro haya concedido la homologación individual de conformidad con las disposiciones del presente artículo, los demás Estados miembros permitirán la venta, matriculación y puesta en servicio del vehículo, a no ser que tengan motivos razonables para creer que las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo no son equivalentes a las suyas.

7. Los Estados miembros deberán conceder la homologación individual a un vehículo que cumpla las disposiciones de la presente Directiva y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos IV o, si procede, XI, si lo solicitan el fabricante o el propietario del vehículo.

En esos casos, los Estados miembros aceptarán la homologación individual y permitirán la venta, matriculación y puesta en servicio del vehículo.

[…]»

15 A tenor del artículo 26 de la misma Directiva, cuyo epígrafe es «Matriculación, venta y puesta en servicio de vehículos»:

«1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 29 y 30, los Estados miembros matricularán y autorizarán la venta o puesta en servicio de vehículos solo si van acompañados de un certificado de conformidad válido y expedido con arreglo al artículo 18.

Cuando se trate de vehículos incompletos, los Estados miembros autorizarán la venta de estos, pero podrán denegar su matriculación permanente y su puesta en servicio mientras sigan estando incompletos.

[…]»

16 El artículo 48 de la Directiva 2007/46, con la rúbrica «Incorporación al Derecho interno», dispone lo siguiente:

«1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, antes del 29 de abril de 2009, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para ajustarse a las modificaciones de fondo de la presente Directiva y comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del 29 de abril de 2009.

[…]»

17 El artículo 49 de la Directiva 2007/46, que lleva como epígrafe «Derogación», establece lo siguiente:

«Queda derogada la Directiva 70/156/CEE con efectos a partir del 29 de abril de 2009, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros en relación con los plazos de incorporación al Derecho nacional y de aplicación de las Directivas que figuran en la parte B del anexo XX.

Las referencias hechas a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo XXI.»

Directiva 2009/40/CE

18 El considerando 2 de la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO 2009, L 141, p. 12), expone que, «en el marco de la política común de transportes, la circulación de determinados vehículos en el espacio comunitario debe desarrollarse en las mejores condiciones, tanto en el aspecto de la seguridad como en el de las condiciones de competencia entre transportistas de los diferentes Estados miembros».

19 El artículo 1 de esta Directiva dispone:

«1. En cada Estado miembro, los vehículos a motor matriculados en su territorio, así como sus remolques o semirremolques, deberán someterse a una inspección técnica periódica de conformidad con la presente Directiva.

2. Las categorías de vehículos que deberán someterse a inspección, la periodicidad de la inspección técnica y los elementos de control obligatorios están indicados en los anexos I y II.»

20 El artículo 3, apartado 2, de la citada Directiva tiene la siguiente redacción:

«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 [que cumpla], al menos, las disposiciones de la presente Directiva.»

21 El artículo 5, letra a), de la misma Directiva dispone lo siguiente:

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

a) adelantar la fecha de la primera inspección técnica obligatoria y, en su caso, exigir que se someta al vehículo a una inspección previa a su matriculación».

Derecho neerlandés

22 A tenor del artículo 52a, apartado 1, de la wegenverkeerswet 1994 (Ley sobre la Circulación por Carretera de 1994), la «RDW expedirá un permiso de circulación que confirme la inscripción en el registro de matriculaciones a nombre del titular del permiso de circulación».

23 El artículo 25b, apartado 1, del kentekenreglement (Reglamento sobre los Permisos de Circulación) dispone lo siguiente:

«1. El propietario o poseedor de un vehículo para el que solicite la primera matriculación a nombre del titular del permiso de circulación y para el que se hubiese expedido con anterioridad un permiso de circulación en otro Estado miembro de la Unión Europea presentará la parte I de dicho permiso de circulación y, si la misma hubiese sido expedida, también la parte II.

2. La matriculación a nombre del titular del permiso de circulación a que se refiere el apartado 1 se denegará si faltase la parte II del permiso de circulación, siempre que hubiese sido expedida.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en supuestos excepcionales la RDW podrá matricular un vehículo a nombre del titular del permiso de circulación, siempre que se hubiese recibido de las autoridades competentes del Estado miembro en el que estuviera anteriormente matriculado el vehículo confirmación por escrito o por vía electrónica de que el solicitante tiene derecho a matricularlo en otro Estado miembro.

4. La RDW conservará durante seis meses los permisos de circulación o las partes de los mismos que hubiese recabado e informará de ello a las autoridades del Estado miembro que hubiesen expedido el permiso de circulación dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que hayan sido recabados. Si las autoridades del Estado miembro que hayan expedido el permiso de circulación así lo solicitan, la RDW les devolverá los permisos de circulación recabados.»

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

24 X e Y, por una parte, y Z, por otra, presentaron ante la RDW el 14 de enero y el 10 de junio de 2014, respectivamente, sendas solicitudes para inscribir un vehículo de motor en el registro de matriculaciones neerlandés. Uno de esos vehículos fue fabricado en 1950 por Bentley Motors Limited, que lo marcó con el número de identificación («Vehicle identification number»; en lo sucesivo, «VIN») B28J0, y fue matriculado ese mismo año en Inglaterra. El otro vehículo fue fabricado en 1938 por Alvis Car and Engineering Company Limited, que lo marcó con el VIN 14827.

25 El vehículo de marca Bentley fue objeto de importantes modificaciones en 2013. El 29 de octubre de 2013, las autoridades belgas expidieron un permiso de circulación relativo a ese vehículo, que contenía datos sucintos. El tribunal remitente precisa que, de una inspección de dicho vehículo, realizada en febrero de 2014, se desprende que en la actualidad consta de un chasis de origen Bentley Mark VI, de un motor Rolls Royce de 8 cilindros en línea y de una nueva carrocería aparentemente distinta, que tiene como base el modelo de un Bentley Speed Six, y que en gran parte se han conservado el chasis y el grupo motopropulsor. Habida cuenta de las modificaciones realizadas con respecto al modelo original, la RDW denegó, mediante resolución de 10 de febrero de 2014, la solicitud de inscripción en el registro de matriculaciones presentada por X e Y.

26 Basándose en un segundo permiso de circulación, expedido por las autoridades belgas competentes el 19 de mayo de 2014, X e Y presentaron, el 4 de junio de 2014, una nueva solicitud de matriculación. Mediante escrito de 18 de julio de 2014, la RDW les comunicó que se había enviado a las autoridades belgas una petición de información. De las respuestas a la misma se desprende que las autoridades belgas, para expedir el permiso de circulación, utilizaron nuevamente el permiso de circulación original inglés de 1950. Teniendo en cuenta estos datos, la RDW, mediante resolución de 27 de agosto de 2014, denegó la segunda solicitud de matriculación.

27 El vehículo de motor de marca Alvis, para el que se expidió el 14 de octubre de 2013 un permiso de circulación inglés, en virtud de los datos que figuraban en los documentos adjuntos redactados por el fabricante, también había experimentado varias modificaciones importantes. En consecuencia, a efectos de pronunciarse sobre la solicitud de matriculación presentada por Z, la RDW pidió información a la autoridad inglesa competente, quien le comunicó que había matriculado dicho vehículo basándose en los datos que figuraban en los documentos adjuntos redactados por el fabricante y en fotografías e información de una asociación de propietarios de vehículos. Por otra parte, la RDW no obtuvo respuesta en cuanto a los datos del Alvis con arreglo a los cuales se había expedido el permiso de circulación inglés. Mediante resolución de 29 de septiembre de 2014, la RDW denegó la solicitud de matriculación de Z.

28 En sus resoluciones de 10 de febrero de 2014 y de 29 de septiembre de 2014, la RDW indicó que denegaba las matriculaciones basándose en que los vehículos en cuestión, puesto que incumplen los requisitos técnicos establecidos en la Directiva 2007/46, no son vehículos ni en el sentido del artículo 3 de dicha Directiva ni en el sentido del artículo 2, letra a), de la Directiva 1999/37, de modo que esta última Directiva no es aplicable en los presentes asuntos. En todo caso, para el supuesto de que los referidos vehículos estuvieran incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 1999/37, la RDW considera que los permisos de circulación ya expedidos para dichos vehículos por las autoridades de otros Estados miembros no son permisos de circulación armonizados en el sentido de esta última Directiva y, por tanto, no deben ser reconocidos sobre la base de la misma. Además, la RDW estima que esos permisos de circulación no permiten identificar a dichos vehículos. Por último, la RDW sostiene que, en su estado actual, los vehículos en cuestión en ningún caso habrían sido autorizados a circular en el momento en que obtuvieron su primer permiso de circulación en 1950 y 1938, respectivamente, y que de los datos de que dispone no resulta con claridad que tales vehículos hayan obtenido la homologación individual a efectos de esa autorización una vez modificados.

29 X e Y, por una parte, y Z, por otra, recurrieron en vía contencioso-administrativa las resoluciones denegatorias de matriculación que los afectaban. Según los órganos judiciales que conocieron en primera instancia, los vehículos controvertidos están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 1999/37, de modo que esta Directiva resulta aplicable y que los vehículos han de identificarse sobre la base de sus permisos de circulación, que son certificados armonizados a efectos de dicha Directiva. Así pues, los órganos judiciales en primera instancia consideraron que la RDW estaba obligada a expedir un permiso de circulación neerlandés a X y a Y, y que debía volver a pronunciarse sobre la solicitud de matriculación presentada por Z.

30 La RDW recurrió en apelación ante el tribunal remitente las sentencias dictadas en primera instancia. X e Y también recurrieron en apelación ante dicho tribunal la sentencia que los afectaba.

31 El tribunal remitente observa que el litigio tiene por objeto dilucidar si la RDW infringió el artículo 25b del Reglamento sobre los Permisos de Circulación, interpretado a la luz del artículo 4 de la Directiva 1999/37, al no reconocer, a efectos de la matriculación en los Países Bajos, los documentos de matriculación expedidos correspondientes a los vehículos de marca Bentley y Alvis, lo que implica determinar si dicha Directiva es aplicable. El tribunal remitente añade que, en los casos de los que está conociendo, los referidos documentos se ajustan formalmente al modelo establecido por la citada Directiva, aunque no figuren en ellos algunos datos obligatorios, que pueden averiguarse con facilidad cuando se inspecciona el vehículo. Por último, el tribunal remitente se pregunta si la RDW puede, con ocasión de una solicitud de reconocimiento del permiso de circulación expedido por otro Estado miembro, inspeccionar los vehículos en cuestión a efectos de verificar si cumplen los requisitos técnicos establecidos en la Directiva 2007/46.

32 Al estimar que la resolución de los litigios de los que conoce, y cuya acumulación acordó, requería la interpretación de las disposiciones de las Directivas 1999/37 y 2007/46, el Raad van State (Consejo de Estado, Países Bajos) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«(1) ¿Es aplicable la Directiva [1999/37] a los vehículos de motor existentes antes del 29 de abril de 2009, fecha a partir de la cual los Estados miembros deben aplicar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de transposición de la Directiva [2007/46]?

2) Un vehículo que está compuesto, por un lado, de componentes esenciales que han sido fabricados antes de la aplicación de la Directiva 2007/46 y, por otro lado, de componentes esenciales que solo han sido añadidos tras la aplicación de la misma, ¿es un vehículo que ya existía antes de la aplicación de dicha Directiva o debe considerarse que únicamente llegó a existir tras la aplicación de la Directiva?

3) Habida cuenta del artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/37, ¿se aplica en su integridad la obligación de reconocimiento establecida en el artículo 4 de dicha Directiva si en el permiso de circulación no se cumplimentan los datos correspondientes a determinados códigos comunitarios (de carácter obligatorio en virtud de los anexos de la propia Directiva), cuando tales datos pueden averiguarse fácilmente?

4) ¿Está permitido en virtud del artículo 4 de la Directiva 1999/37 reconocer un permiso de circulación de otro Estado miembro, pero someter no obstante el vehículo a una inspección técnica en el sentido del artículo 24, apartado 6, de la Directiva 2007/46 y, si el vehículo no cumple los requisitos técnicos del Estado miembro, establecer que ello tiene como consecuencia que se denegará la expedición del permiso de circulación?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

33 Mediante su primera cuestión prejudicial, el tribunal remitente pide sustancialmente que se dilucide si el artículo 2, letra a), de la Directiva 1999/37, en relación con el artículo 3, puntos 11 y 13, de la Directiva 2007/46, debe interpretarse en el sentido de que la Directiva 1999/37 es aplicable a los documentos expedidos por los Estados miembros al matricular vehículos fabricados con anterioridad al 29 de abril de 2009, fecha de expiración del plazo de transposición de la Directiva 2007/46.

34 Con arreglo al artículo 2, letra a), de la Directiva 1999/37, a efectos de esta Directiva, se entenderá por vehículo cualquier vehículo conforme a la definición del artículo 2 de la Directiva 70/156.

35 De ello se deduce que, desde la fecha de su adopción, la Directiva 1999/37 se aplicaba a los vehículos comercializados antes del 29 de abril de 2009.

36 Confirma esta apreciación el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/37, en virtud del cual, cuando se expida un nuevo permiso de circulación para un vehículo matriculado antes de iniciarse la aplicación de dicha Directiva, los Estados miembros utilizarán un modelo de permiso que sea conforme a la Directiva y podrán limitarse a consignar únicamente aquellas indicaciones para las cuales dispongan de los datos necesarios.

37 En efecto, la citada disposición es una norma específica para los vehículos que hubiesen sido matriculados antes de la aplicación de la Directiva 1999/37, cuya fecha límite de transposición, establecida en el artículo 8 de dicha Directiva, se había fijado en el 1 de junio de 2004.

38 También confirma la mencionada apreciación el objetivo perseguido por la Directiva 1999/37, que, como se desprende de su considerando 6, consiste en facilitar, mediante la armonización del permiso de circulación, la puesta en circulación de los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro. En efecto, resultaría contrario a tal objetivo excluir del ámbito de aplicación de la Directiva los documentos de matriculación de los vehículos fabricados antes del 29 de abril de 2009 expedidos por los Estados miembros.

39 No desvirtúa esta conclusión el mero hecho de que la Directiva 70/156 haya sido derogada, con efectos de 29 de abril de 2009, por la Directiva 2007/46, cuyo artículo 49 dispone que las referencias hechas a la citada Directiva derogada se entenderán hechas a la Directiva 2007/46 y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en su anexo XXI.

40 Es cierto que del citado anexo XXI resulta que las referencias al artículo 2 de la Directiva 70/156 deben interpretarse como referencias al artículo 3 de la Directiva 2007/46. También es cierto que, en virtud del punto 11 de dicho artículo 3, en relación con el punto 13 del mismo artículo, un vehículo de motor puede ser completo, completado o incompleto y que, con arreglo a los puntos 19 a 21 del citado artículo 3, el vehículo incompleto debe ser completado de conformidad con los requisitos técnicos que impone la Directiva 2007/46, mientras que los vehículos completos y completados cumplen tales requisitos.

41 No obstante, tal remisión al artículo 3 de la Directiva 2007/46, realizada únicamente a efectos de definir el término «vehículo», no puede interpretarse en el sentido de que obligue a observar los mencionados requisitos técnicos en lo que atañe a los vehículos puestos en circulación antes del 29 de abril de 2009.

42 En efecto, procede señalar, al igual que hace la Comisión, que, en virtud del propio artículo 1 de la Directiva 2007/46, los requisitos técnicos de que se trata únicamente se aplican a la homologación, a partir del 29 de abril de 2009, de vehículos nuevos.

43 Así pues, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 2, letra a), de la Directiva 1999/37, en relación con el artículo 3, puntos 11 y 13, de la Directiva 2007/46, debe interpretarse en el sentido de que la Directiva 1999/37 es aplicable a los documentos expedidos por los Estados miembros al matricular vehículos fabricados con anterioridad al 29 de abril de 2009, fecha de expiración del plazo de transposición de la Directiva 2007/46.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

44 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la segunda.

Sobre la tercera cuestión prejudicial

45 Mediante su tercera cuestión prejudicial, el tribunal remitente pide sustancialmente que se dilucide si el artículo 4 de la Directiva 1999/37, en relación con el artículo 3, apartado 2, de dicha Directiva, debe interpretarse en el sentido de que las autoridades del Estado miembro en el que se solicita una nueva matriculación de un vehículo de segunda mano están facultadas para negarse a reconocer el permiso de circulación expedido por el Estado miembro en el que el vehículo fue anteriormente matriculado basándose en que faltan algunos datos obligatorios de los permisos de circulación, aun cuando tales datos puedan averiguarse fácilmente.

46 En primer término, del propio tenor del artículo 4 de la Directiva 1999/37 —que establece que los Estados miembros deberán reconocer el permiso de circulación expedido por otro Estado miembro de conformidad con el modelo que figura en el anexo de la propia Directiva, con miras a la nueva matriculación del vehículo en otro Estado miembro— resulta que el citado artículo no deja ningún margen de apreciación a los Estados miembros en cuanto a la observancia del principio de reconocimiento de los permisos de circulación de los vehículos (sentencia de 6 de septiembre de 2012, Comisión/Bélgica, C-150/11, EU:C:2012:539, apartado 73).

47 El Tribunal de Justicia ha declarado que la Directiva 1999/37 no permite a los Estados miembros exigir un documento que no sea el permiso de circulación al matricular un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de septiembre de 2012, Comisión/Bélgica, C-150/11, EU:C:2012:539, apartado 79).

48 No obstante, el Tribunal de Justicia consideró que un Estado miembro, antes de matricular un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro, estaba facultado para identificar dicho vehículo y exigir para ello la presentación del mismo, lo cual conlleva un examen físico, a efectos de verificar si el vehículo se halla efectivamente en su territorio y se corresponde con los datos mencionados en el permiso de circulación (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de septiembre de 2007, Comisión/Países Bajos, C-297/05, EU:C:2007:531, apartados 54, 55 y 57 a 63).

49 El Tribunal de Justicia calificó la referida presentación del vehículo de mera formalidad administrativa que no introduce control adicional alguno, sino que es inherente a la propia tramitación de la solicitud de matriculación y al desarrollo del procedimiento (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de septiembre de 2007, Comisión/Países Bajos, C-297/05, EU:C:2007:531, apartado 58).

50 Por lo que respecta a los objetivos de la Directiva 1999/37, procede recordar que esta Directiva tiene por objeto contribuir a la libre circulación de los vehículos en el territorio de los demás Estados miembros al establecer, como condición necesaria para matricular un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro, un documento que certifique esa matriculación y las características técnicas del vehículo con el fin de facilitar la puesta en circulación de los vehículos en otro Estado miembro y contribuir de este modo al buen funcionamiento del mercado interior (sentencia de 6 de septiembre de 2012, Comisión/Bélgica, C-150/11, EU:C:2012:539, apartado 74).

51 Por otro lado, según el considerando 4 de la Directiva 1999/37, el contenido del permiso de circulación debe permitir controlar que el titular de un permiso de conducción conduce solamente las categorías de vehículos que está autorizado a conducir, ya que dicha verificación contribuye a mejorar la seguridad vial.

52 A este respecto, el permiso de circulación expedido con anterioridad por un Estado miembro debe permitir la identificación del vehículo en cuestión, el cual debe corresponderse con los datos mencionados en dicho permiso de circulación a efectos de una nueva matriculación en otro Estado miembro (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de septiembre de 2007, Comisión/Países Bajos, C-297/05, EU:C:2007:531, apartados 54 a 56), con vistas a garantizar que se cumplen las exigencias de seguridad vial.

53 Procede añadir que, a tenor del artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/37, en caso de que, como sucede en los litigios principales, se expida un nuevo permiso de circulación para un vehículo matriculado antes de iniciarse la aplicación de dicha Directiva —que tuvo lugar el 1 de junio de 2004 —, los Estados miembros podrán limitarse a consignar únicamente aquellas indicaciones para las cuales dispongan de los datos necesarios.

54 Como puso de manifiesto el Abogado General en el punto 67 de sus conclusiones, la aplicación de esa excepción por los Estados miembros no conlleva que el permiso de circulación en cuestión no tenga que ser reconocido posteriormente.

55 No obstante, en la medida en que de la petición de decisión prejudicial se desprende que es posible averiguar fácilmente al menos algunos de los datos que faltan en los permisos de circulación controvertidos en los litigios principales, tales como el número de plazas, datos que son obligatorios, ha de considerarse que esos datos estaban disponibles cuando se tramitaron los permisos de circulación. Además, al haber experimentado los vehículos controvertidos en los litigios principales modificaciones considerables, algunas características técnicas importantes no figuraban en los mencionados permisos de circulación y la RDW consideró que no estaba en condiciones de identificar los vehículos de que se trata.

56 A este respecto, hay que señalar que, como se desprende del apartado 48 de la presente sentencia, los datos mencionados en un permiso de circulación expedido antes de la aplicación de la Directiva 1999/37 deben corresponderse con el vehículo que dicho permiso describe y han de permitir la identificación del vehículo en cuestión en virtud de un mero examen que no conlleve ningún control adicional, como el contemplado en los apartados 48 y 49 de la presente sentencia.

57 Cuando no suceda así, las autoridades del Estado miembro en el que se solicite la nueva matriculación de un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro estarán facultadas para denegar el reconocimiento del permiso de circulación de que se trate.

58 Por lo que respecta a las situaciones controvertidas en los litigios principales, incumbe al tribunal remitente no solo verificar que los datos que figuran en los permisos controvertidos en los litigios principales se corresponden con los vehículos que describen, sino también que permiten su identificación.

59 Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 4 de la Directiva 1999/37, en relación con el artículo 3, apartado 2, de dicha Directiva, debe interpretarse en el sentido de que las autoridades del Estado miembro en el que se solicita la nueva matriculación de un vehículo de segunda mano están facultadas para negarse a reconocer el permiso de circulación expedido por el Estado miembro en el que dicho vehículo fue anteriormente matriculado, cuando falten determinados datos obligatorios, los datos en él mencionados no se correspondan con el citado vehículo y el permiso de circulación no permita la identificación del vehículo.

Sobre la cuarta cuestión prejudicial

60 Mediante su cuarta cuestión prejudicial, el tribunal remitente pide sustancialmente que se dilucide si el artículo 24, apartado 6, de la Directiva 2007/46 debe interpretarse en el sentido de que permite someter a inspección técnica a un vehículo matriculado en un Estado miembro cuando sea presentado en otro Estado miembro a efectos de una nueva matriculación.

61 Como se ha señalado en el apartado 42 de la presente sentencia, la Directiva 2007/46, incluido su artículo 24, se refiere únicamente a los vehículos nuevos.

62 Ahora bien, los vehículos controvertidos en los litigios principales son vehículos de segunda mano, fabricados en 1950 y 1938, respectivamente.

63 Como acertadamente pone de manifiesto la Comisión, la cuestión de si, desde el año de su fabricación, los vehículos de que se trata han sido modificados de tal manera que hayan de ser asimilados a vehículos nuevos, lo que conlleva su eventual homologación individual, no se plantea en los litigios principales, pues consta que dichos vehículos no han sido objeto de ninguna modificación sustancial entre las fechas de los respectivos permisos de circulación y las correspondientes fechas de las solicitudes de inscripción en el registro de matriculaciones neerlandés.

64 En estas circunstancias, tales vehículos no pueden considerarse vehículos nuevos, en el sentido de la Directiva 2007/46, de modo que no les resulta aplicable el artículo 24, apartado 6, de dicha Directiva.

65 Sin embargo, la circunstancia de que un órgano jurisdiccional nacional, en el plano formal, haya formulado su petición de decisión prejudicial refiriéndose a determinadas disposiciones del Derecho de la Unión no impide que el Tribunal de Justicia le proporcione todos los elementos de interpretación que puedan permitirle resolver el asunto de que conoce, aun cuando no haya hecho referencia a ellos al redactar las cuestiones prejudiciales. A este respecto, corresponde al Tribunal de Justicia deducir del conjunto de elementos aportados por el órgano jurisdiccional nacional y, especialmente, de la motivación de la resolución de remisión, los elementos de Derecho de la Unión que requieren una interpretación, habida cuenta del objeto del litigio (sentencia de 29 de septiembre de 2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, apartado 43 y jurisprudencia citada).

66 En el caso de autos, de la resolución de remisión se desprende que la RDW constató que los vehículos controvertidos en los litigios principales habían experimentado importantes modificaciones desde la fecha de su primera puesta en circulación y que los permisos presentados adolecían de determinadas omisiones. Ahora bien, tal como adujo la Comisión, en caso de que tal constatación suscitara dudas en cuanto a la seguridad vial de los vehículos de que se trata, extremo que corresponde verificar al tribunal remitente, cabría aplicar la Directiva 2009/40 a la situación controvertida en los litigios principales.

67 A este respecto, el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 2009/40 dispone que 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 ha superado con éxito una inspección técnica que cumpla, al menos, las disposiciones de dicha Directiva. En cambio, el artículo 5, letra a), de la misma Directiva establece expresamente que los Estados miembros podrán adelantar la fecha de la primera inspección técnica obligatoria y, en su caso, exigir que se someta al vehículo a una inspección previa a su matriculación.

68 Como se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, los Estados miembros están en principio obligados a tener debidamente en cuenta, en lo que atañe a los vehículos anteriormente matriculados en otros Estados miembros, los resultados de las inspecciones técnicas llevadas a cabo en estos últimos Estados miembros y no puede exigirse genérica y sistemáticamente la inspección técnica de dichos vehículos (véanse, en este sentido, las sentencias de 5 de junio de 2008,

Comisión/Polonia, C-170/07, no publicada, EU:C:2008:322, apartados 39 y 44, y de 6 de septiembre de 2012, Comisión/Bélgica, C-150/11, EU:C:2012:539, apartado 62). Sin embargo, habida cuenta de la importancia del objetivo consistente en garantizar la seguridad de la circulación vial en la Unión que persigue la Directiva 2009/40, tal como resulta de su considerando 2, el Estado miembro está facultado para someter a un vehículo importado a una inspección previa a su matriculación en ese Estado si existen, a pesar de tener en cuenta los resultados de las inspecciones técnicas llevadas a cabo en otro Estado miembro, indicios concretos de que el vehículo presenta efectivamente un peligro para la seguridad vial (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de septiembre de 2012, Comisión/Bélgica, C-150/11, EU:C:2012:539, apartados 59 a 61).

69 En consecuencia, procede responder a la cuarta cuestión prejudicial que el artículo 24, apartado 6, de la Directiva 2007/46 debe interpretarse en el sentido de que el régimen que establece no se aplica a un vehículo de segunda mano que haya estado ya matriculado en un Estado miembro cuando tal vehículo, en virtud del artículo 4 de la Directiva 1999/37, sea presentado, a efectos de una nueva matriculación, a la autoridad de otro Estado miembro competente en la materia. Sin embargo, si existen indicios de que el vehículo presenta un peligro para la seguridad vial, la referida autoridad competente podrá exigir, con arreglo al artículo 5, letra a), de la Directiva 2009/40, que dicho vehículo se someta a una inspección previa a su matriculación.

Costas

70 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia sin ser partes del litigio principal no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) declara:

1) **El artículo 2, letra a), de la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos, en relación con el artículo 3, puntos 11 y 13, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, debe interpretarse en el sentido de que la Directiva 1999/37 es aplicable a los documentos expedidos por los Estados miembros al matricular vehículos fabricados con anterioridad al 29 de abril de 2009, fecha de expiración del plazo de transposición de la Directiva 2007/46.**

2) **El artículo 4 de la Directiva 1999/37, en relación con el artículo 3, apartado 2, de dicha Directiva, debe interpretarse en el sentido de que las autoridades del Estado miembro en el que se solicita la nueva matriculación de un vehículo de segunda mano están facultadas para negarse a reconocer el permiso de circulación expedido por el Estado miembro en el que dicho vehículo fue anteriormente matriculado cuando falten determinados datos obligatorios, los datos en él mencionados no se correspondan con el citado vehículo y el permiso no permita la identificación del vehículo.**

3) **El artículo 24, apartado 6, de la Directiva 2007/46 debe interpretarse en el sentido de que el régimen que establece no se aplica a un vehículo de segunda mano que haya estado ya matriculado en un Estado miembro cuando tal vehículo, en virtud del artículo 4 de la Directiva 1999/37, sea presentado, a efectos de una nueva matriculación, a la autoridad de otro Estado miembro competente en la materia. Sin embargo, si existen indicios de que el vehículo presenta un peligro para la seguridad vial, la referida autoridad competente podrá**

exigir, con arreglo al artículo 5, letra a), de la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques, que dicho vehículo se someta a una inspección previa a su matriculación.

Firmas