CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. MARCO DARMON

presentadas el 31 de marzo de 1987 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

I. Objeto del recurso y legitimación de la Comisión

1. El recurso por incumplimiento interpuesto por la Comisión de las Comunidades Europeas contra la República Italiana se basa en el artículo 30 del Tratado CEE. Se refiere a la normativa nacional aplicable a la matriculación de vehículos que hayan sido objeto de importaciones paralelas, tal como resulta:

— de las Circulares nº 66/84 de 19 de marzo de 1984, aplicada desde el 1 de julio de 1984 hasta el 28 de febrero de 1985, y nº 125/84 de 11 de julio de 1984, que modifican y completan la Circular nº 104/83 de 3 de mayo de 1983,

— de la Circular nº 22/85 de 15 de febrero de 1985, que entró en vigor el 1 de marzo de 1985 y se aplicó hasta el 21 de junio de 1985, por la que se deroga «excepto en las partes que se reproducen expresamente» en la misma las tres susodichas circulares.

2. No atañe, a pesar de los desarrollos que se le han consagrado tanto durante la fase escrita como en la vista, a la Circular nº 133/85 de 28 de agosto de 1985, posterior al dictamen motivado e intervenida tras:

— resolución por vía sumaria de 7 de junio de 1985 mediante la cual el Presidente del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas declaraba especialmente que la República Italiana estaba obligada «a adoptar las medidas necesarias para que no se impusiera ninguna exigencia a los importadores paralelos que fueran más estrictas que las que existían con anterioridad al mes de julio de 1984», es decir, bajo el efecto de la Circular nº 104/83,

— la Circular nº 105/85 de 21 de junio de 1985, que suspende inmediatamente, a la espera de una nueva normativa, las tres circulares contempladas en el recurso y que «como consecuencia», vuelve a poner en vigor la anterior, que resulta de la Circular nº 104/83.

3. Antes de abordar el fondo del litigio, es conveniente desestimar el motivo planteado por la República Italiana, que se analiza como una causa de inadmisión, sacado de la falta de legitimación de la Comisión.

En efecto, la derogación de los textos en cuestión no tiene como resultado que despoje a la Comisión del interés en ejercitar la acción; la Comisión, por lo demás, limita el objeto de su recurso a la declaración del incumplimiento criticado *durante el período considerado.* Así, este Tribunal consideró que:

«incluso en el caso de que se hubiera eliminado el incumplimiento con posterioridad al plazo determinado en virtud del párrafo 2 (del artículo 169 del Tratado CEE), la prosecución de la acción mantendría su interés» [1] *(traducción provisional).*

* Traducido del francés.

1 — Comisión/República Italiana, 39/72, Rec. 1973, p. 111, apartado 9.

Tal como este Tribunal subrayó en su sentencia de 5 de junio de 1986,

«dicho interés puede consistir en sentar la base de la responsabilidad en que puede incurrir un Estado miembro como consecuencia de su incumplimiento, sobre todo respecto de aquellos que obtienen derechos como consecuencia del susodicho incumplimiento» [2] *(traducción provisional).*

4. Es conveniente, pues, examinar si se ha producido y en qué medida, el incumplimiento criticado y, en caso afirmativo, si el Estado demandado puede oportunamente alegar disposiciones del artículo 36 del Tratado CEE.

II. Sobre el incumplimiento alegado

5. Sin perjuicio de las siguientes precisiones, nos remitimos al informe para la vista en lo referente a la descripción tanto del régimen aplicable hasta el 30 de junio de 1984, que resulta de la Circular nº 104/83, considerada por la Comisión conforme a las normas comunitarias, como de las disposiciones controvertidas establecidas sucesivamente por las Circulares nº 66/84, nº 125/84 y nº 22/85. Se sabe que dichos textos modificaron sustancialmente las modalidades de matriculación aplicables respectivamente a los vehículos aún no matriculados o, por el contrario, ya matriculados en el país exportador.

6. Tratándose de *vehículos aún sin matricular,* dichas modificaciones no se establecieron hasta la Circular nº 22/85, que subordina su matriculación en Italia a la presentación no solamente, como en el pasado, de un *certificado de origen,* sino igualmente,

«si los datos necesarios para expedir el permiso de circulación no están contenidos en el certificado de origen»;

de una *ficha técnica* que contenga los

«datos [...] relativos al vehículo que debe ser matriculado, con la mención del tipo y del número de chasis».

El certificado de origen y la ficha técnica deberán ser entregados por los fabricantes o por sus representantes legales a un *«coste razonable»* y en un *plazo* de *cuarenta días laborables* a partir de la solicitud. Sin que se haya desmentido, la Comisión afirmó que los plazos de matriculación podían alcanzar tres meses en lugar de dos a tres días como en Bélgica o en Luxemburgo, y un coste de aproximadamente 290 000 LIT por un vehículo Fiat, en lugar de 800 BFR por el mismo trámite en Bélgica.

7. Salvo justificación en virtud del artículo 36 del Tratado CEE, dichas disposiciones tienen indiscutiblemente el carácter de medidas de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas a la importación, con arreglo al artículo 30 tal como este Tribunal lo interpretó en su sentencia Dassonville. En efecto, la exigencia, aunque no sea sistemática, de un documento complementario, la introducción de un largo plazo y de un coste creciente de los trámites de matriculación, constituyen una normativa estatal «que puede obstaculizar directa o indirectamente, en acto o en potencia, el comercio intracomunitario» [3] *(traducción provisional).*

8. Tratándose de vehículos *ya matriculados* en el país exportador, el régimen aplicable a las importaciones paralelas, tal como se definen en la Circular nº 104/83, fue modificado sucesivamente, por una parte, mediante las Circulares nº 66 y nº 125/84 y, por otra parte, mediante la Circular nº 22/85.

2 — Comisión/República Italiana, 103/84, Rec. 1986, pp. 1759 y ss., especialmente p. 1771, apartado 9.

3 — Dassonville, 8/74, Rec 1974, p. 837, apartado 5.

9. Las disposiciones establecidas a este respecto por las dos primeras circulares tienen, también ellas, el carácter de medidas de efecto equivalente a restricciones cuantitativas. Éste es el caso respecto:

— a la formalidad, en determinados casos, de *autenticación* por la autoridad pública extranjera competente y, en todos los casos, de *legalización* por la autoridad diplomática o consular en el país extranjero de procedencia, relativa al certificado de matriculación;

— a la *duplicación del plazo máximo* de ejecución de las pruebas técnicas fijado de treinta a sesenta días;

— al *nuevo documento*, referente a las características técnicas, que reemplaza al certificado de conformidad, que deberá ser único e individualizado para el vehículo en cuestión.

10. La Circular nº 22/85 suprimió la exigencia de la presentación del documento único y las formalidades de autenticación y de legalización mencionadas anteriormente. Pero adopta, con respecto a los vehículos ya matriculados en el país de exportación, medidas de efecto equivalente, puesto que subordina su matriculación en Italia a la presentación, no solamente del certificado de matriculación ya previsto en la normativa de 1983, sino también del *certificado de origen* y, eventualmente, de una *ficha teórica* en las mismas condiciones, obstaculizadoras, de plazo y de coste que las precisadas anteriormente para los vehículos nuevos.

III. Sobre la aplicación de la excepción prevista en el artículo 36 del Tratado CEE

11. Si bien en su escrito de defensa la República Italiana afirma «la plena compatibilidad con el Tratado y cualquier otra norma comunitaria de las medidas adoptadas en la Circular nº 22/85 y en las circulares precedentes cuya ejecución ha sido suspendida», se abstuvo de presentar una refutación detallada de los actos lesivos criticados.

12. En realidad el Estado demandado se basa en el artículo 36 del Tratado CEE para deducir la desestimación del recurso de la Comisión. Italia alega a este respecto la necesidad de poner término a los tráficos ilícitos organizados so capa de importaciones paralelas. Invoca, pues, necesidades de orden público para neutralizar, en virtud del susodicho texto, las disposiciones del artículo 30.

13. Nadie puede poner en duda —y la Comisión quiso recordarlo en su dictamen motivado— la importancia del problema planteado por los tráficos ilícitos de vehículos ni la necesidad, para el Estado demandado, de dotarse de los medios para garantizar en este dominio una represión eficaz. No es menos cierto que las medidas adoptadas al efecto deben permitir un justo equilibrio entre los imperativos de dicha represión y el respeto de las normas que garantizan la libre circulación de mercancías. Así, este Tribunal consideró en su sentencia Dassonville que:

«si un Estado miembro adopta medidas para prevenir prácticas desleales [...], es sin embargo con la condición de que dichas medidas sean razonables y que los medios de prueba exigidos no tengan como efecto obs-

taculizar el comercio entre los Estados miembros y sean, en consecuencia, accesibles a todos sus nacionales» [4] *(traducción provisional).*

14. Es forzoso declarar que el dispositivo puesto en pie sucesivamente por la normativa italiana es contrario al principio de proporcionalidad, cuyo carácter esencial así recordó este Tribunal.

15. Por lo que respecta a las formalidades administrativas que condicionan la importación paralela de vehículos desde otro Estado miembro, procede considerar que la exigencia de autenticación, por las autoridades del Estado miembro del que procede el vehículo, del certificado de matriculación y la exigencia de presentación de un documento especialmente impuesto por la normativa italiana, relativo a sus características técnicas, se analiza, de hecho, como una presunción de disconformidad de actos que tienen el mismo objeto, realizados normalmente por estas mismas autoridades. En este sentido, se puede deducir una interpretación *a fortiori* de la solución que este Tribunal adoptó, en su sentencia 2/84, [5] respecto a los documentos expedidos por una administración de un tercer Estado, que es conveniente, en semejante materia, que la colaboración de los Estados miembros conduzca, por lo menos, al *reconocimiento recíproco* de la autenticidad de los documentos de control ya expedidos para el mismo vehículo en el otro Estado miembro. [6]

16 En lo que se refiere a las demás condiciones establecidas por la normativa italiana, basta señalar, para poner de relieve su carácter desproporcionado, que el Estado miembro dispone de una alternativa de control. Se puede considerar, de acuerdo con la Comisión, que el rastreo, para su persecución, de los tráficos de vehículos robados, acerca de los cuales, por lo demás, no se ha facilitado ninguna indicación precisa, puede garantizarse eficazmente mediante medidas menos coercitivas, menos costosas y realizables en más breves plazos que las referidas, sobre todo mediante el control apropiado de los números de chasis.

17. Así, el establecimiento de formalidades administrativas que se añaden o sustituyen a la presentación de certificados de origen, de conformidad o de matriculación del vehículo importado, expedidos por las autoridades del Estado miembro exportador, no podrá considerarse necesario para la protección del orden público. Ni que decir tiene que esto no puede prejuzgar la legitimidad de eventuales controles que el Estado de destino pueda verse obligado a imponer a los operadores para garantizar la conformidad de los vehículos importados con las exigencias técnicas nacionales, justificadas especialmente por un deseo de seguridad.

IV. Conclusión

18. Sugerimos, en consecuencia, a este Tribunal:

— que declare que la República Italiana, al adoptar,

4 — Asunto 8/84, mencionado anteriormente, apartado 6.

5 — Sentencia de 28 de marzo de 1985, 2184, (Comisión/República Italiana, 2/84, Rec. 1985, pp. 1127 y ss., especialmente pp. 1131 y 1135), apartado 18.

6 — Veáse, en particular, De Peijper, 104/75, Rec. 1976, p. 613, apartados 27 y 28.

— desde el 1 de julio de 1984 hasta el 28 de febrero de 1985, las medidas controvertidas contenidas en la Circular nº 66/84 de 19 de marzo de 1984, con las modificaciones aportadas, a partir del 11 de julio de 1984, por la Circular nº 125/84,

— desde el 1 de marzo de 1985 hasta el 21 de junio de 1985, las medidas previstas en la Circular nº 22/85,

ha incumplido las obligaciones impuestas por el artículo 30 del Tratado CEE, sin poder alegar oportunamente disposiciones derogatorias del artículo 36 del mismo Tratado,

— que condene al Estado demandado al pago de las costas de la instancia.