Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Séptima)

de 29 de octubre de 2015 *

«Procedimiento prejudicial — Principio de no discriminación — Artículo 18 TFUE — Ciudadanía de la Unión — Artículo 20 TFUE — Libre circulación de personas — Artículo 63 TFUE — Libre circulación de capitales — Circulación por carretera — Conductores que residen en el Estado miembro de que se trata — Obligación de aportar ipso facto en un control policial la prueba de la legalidad de la utilización de vehículos matriculados en otro Estado»

En el asunto C-583/14,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo y de lo Social de Szombathely, Hungría), mediante resolución de 11 de diciembre de 2014, recibida en el Tribunal de Justicia el 18 de diciembre de 2014, en el procedimiento entre

Benjámin Dávid Nagy

y

Vas Megyei Rendőr-főkapitányság,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Séptima),

integrado por el Sr. A. Arabadjiev, Presidente de la Sala Sexta, en funciones de Presidente de la Sala Séptima, y los Sres. C. Lycourgos (Ponente) y J.-C. Bonichot, Jueces;

Abogado General: Sra. J. Kokott;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Gobierno húngaro, por la Sra. M. Tátrai y el Sr. G. Koós, en calidad de agentes;

— en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. E. Montaguti y el Sr. B. Béres, en calidad de agentes;

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

dicta la siguiente

* Lengua de procedimiento: húngaro.

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 18 TFUE y 20 TFUE, apartado 2, letra a).

2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre el Sr. Nagy y el Vas Megyei Rendőr-főkapitányság (Comisaría Central de la Provincia de Vas; en lo sucesivo, «Comisaría Central»), a propósito de una multa administrativa por infracción de la normativa nacional relativa a la utilización en el territorio húngaro, por un residente en él, de un vehículo con placas de matrícula extranjeras.

Marco jurídico

3 En Hungría, el artículo 20, apartados 1, letra l), y 4, de la Ley nº I de 1988, sobre circulación por carretera (A közúti közlekedésről szóló 1988. Évi I. törvény; en lo sucesivo, «Ley sobre circulación por carretera») establece:

«1. Podrá imponerse el pago de una multa a quienes infrinjan lo dispuesto en la presente Ley, así como en la normativa especial y en los actos de Derecho comunitario, en relación con la titularidad o con el uso en el territorio nacional, por personas u organismos residentes en Hungría, de vehículos provistos de matrícula extranjera.

[...]

4. Será aplicable una multa de entre 10 000 HUF y 800 000 [forintos húngaros (HUF) (entre 32 euros y 2 500 euros aproximadamente)] [...] a quienes infrinjan cualquier disposición del apartado 1, [...] letra l), [...]. Mediante norma especial se determinará el importe máximo de las multas correspondientes [...]»

4 En virtud del artículo 25/B de dicha Ley:

«1. Podrán circular por carretera los vehículos [...] que estén provistos de autorización administrativa y de matrícula húngaras expedidas por la autoridad de tráfico, siempre que:

a) su titular tenga la consideración de titular en el territorio nacional a efectos de lo dispuesto en esta Ley, o bien

b) su conductor disponga de domicilio en el territorio nacional.

2. No resultará de aplicación lo dispuesto en el apartado 1, letra a), cuando:

a) el titular no sea una persona física y desarrolle su actividad habitual en un país extranjero en el que disponga de un establecimiento (filial) registrado [...]

[...]

4. No resultará de aplicación lo dispuesto en el apartado 1, letra b), en el supuesto de que el conductor del vehículo:

a) no tenga su lugar de residencia habitual en territorio nacional;

b) utilice el vehículo en territorio nacional durante un tiempo no superior a 30 días dentro de un período de seis meses y el titular haya consentido el uso mediante una autorización otorgada en un documento en el que se indique el momento de entrega de la posesión del vehículo y el período para el que se autoriza su uso, o

c) haya recibido el vehículo utilizado en territorio nacional de un titular de nacionalidad extranjera para utilizarlo con el fin de realizar su trabajo habitual.

[...]

5. Durante un control, el titular o el conductor del vehículo deberán acreditar que concurren los requisitos establecidos en los apartados 2 y 4, mediante documento público o documento privado fehaciente que estén redactados en lengua húngara, o bien que estén provistos de una traducción jurada al húngaro o de una traducción simple al húngaro».

5 El artículo 12/A del Decreto Gubernamental nº 156/2009, por el que se fija la cuantía de las multas aplicables por la infracción de determinadas disposiciones relativas al transporte por carretera de mercancías y de personas y a la circulación por carretera, y por el que se regulan las competencias administrativas en materia de imposición de las multas (A közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. Kormányrendelet), de 29 de julio de 2009, establece:

«1. El titular en el territorio nacional de un vehículo que, no siendo persona física, infringiere lo dispuesto en el artículo 20, apartado 1, letra l), de la [Ley sobre circulación por carretera] deberá abonar una multa por importe de:

a) 400 000 HUF (aproximadamente 1 250 euros) en el caso de vehículos de turismo de hasta 2 000 cm^3;

b) 800 000 HUF (aproximadamente 2 500 euros) en el caso de vehículos de turismo de más de 2 000 cm^3;

c) 200 000 HUF (aproximadamente 625 euros) en el caso de los demás vehículos.

2. En el supuesto de que una persona física infringiere lo dispuesto en el artículo 20, apartado 1, letra l), de la [Ley sobre circulación por carretera], deberá abonar una multa cuya cuantía será la mitad de los importes indicados en el apartado 1.

[...]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

6 El Sr. Nagy es un nacional húngaro residente en Hungría que, a fecha de 16 de mayo de 2013, no era trabajador con arreglo al Derecho de la Unión ni disponía de residencia habitual en el extranjero.

7 El medio hermano del Sr. Nagy, nacional húngaro que reside en Austria, es uno de los socios y el representante legal de Alpen-Reisen Horváth OG (en lo sucesivo, «Alpen-Reisen»), sociedad registrada en Austria.

8 En virtud de un contrato suscrito el 3 de diciembre de 2010, Alpen Reisen concedió al Sr. Nagy el derecho a utilizar, a partir del 7 de diciembre de 2010 y hasta que le fuese revocado, un coche particular con placa de matrícula austriaca.

9 El Sr. Nagy no estaba permanentemente en posesión de tal vehículo, sino que lo utilizaba ocasionalmente cuando su medio hermano le pedía que realizara alguna gestión relacionada con las actividades de Alpen-Reisen. Dicha sociedad corría con los gastos de mantenimiento del vehículo.

10 El 16 de mayo de 2013, el Sr. Nagy circulaba por Szombathely (Hungría) en dicho vehículo particular cuando fue sometido a un control policial. En dicho control, el Sr. Nagy explicó que había recibido de su medio hermano el citado vehículo en préstamo para utilizarlo en Hungría, si bien *in situ* no pudo exhibir el contrato que le confería el derecho a utilizar el vehículo de que se trata. En consecuencia, los agentes de policía retiraron las placas de matrícula así como el permiso de circulación de dicho vehículo.

11 Mediante resolución de 30 de mayo de 2013, la Comisaría de Policía de Szombathely (Szombathelyi Rendőrkapitányság) impuso al Sr. Nagy una multa administrativa de 400 000 HUF (aproximadamente 1 250 euros) por infracción de la normativa relativa a la utilización en territorio nacional, por parte de personas residentes en él, de vehículos provistos de placas administrativas extranjeras.

12 El Sr. Nagy interpuso un recurso administrativo contra dicha resolución ante la Comisaría Central. Alegó, en apoyo del mismo, que había recibido de su medio hermano una autorización para conducir el vehículo de que se trata y que la normativa húngara en virtud de la cual se le multó violaba el Derecho de la Unión y, en particular, el principio de libre circulación de personas. Se refirió, a este respecto, al asunto en el que posteriormente se dictó el auto Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), entonces pendiente ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea y que tenía por objeto la misma normativa húngara.

13 Mediante resolución de 15 de julio de 2013, la Comisaría Central confirmó la resolución de la Comisaría de policía de Szombathely. La Comisaría Central constató, en particular, que el Sr. Nagy no había podido exhibir *in situ* un documento que justificara la utilización legítima del vehículo en el territorio nacional.

14 El Sr. Nagy interpuso ante el Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (tribunal administrativo y del trabajo de Szombathelyi) un recurso contencioso-administrativo contra dicha resolución de la Comisaría Central. Sostiene, en apoyo del citado recurso, que los artículos 20, apartado 1, letra l), y 25/B, apartado 1, letra b), de la Ley sobre circulación por carretera, en los que se fundamenta la resolución de la Comisaría Central de 15 de julio de 2013, infringen el Derecho de la Unión. Aportó al respecto el contrato de 3 de diciembre de 2010, que le autorizaba a usar el vehículo de que se trata, y afirmó que nunca había ejercido actividad profesional alguna.

15 El órgano jurisdiccional remitente suspendió el procedimiento principal hasta que se dictó el auto Kovács C-5/13, EU:C:2013:705). En él, el Tribunal de Justicia declaró que el artículo 45 TFUE ha de interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa de un Estado miembro —que coincide con la del caso de autos— que establece que, en principio, sólo pueden circular por la red de carreteras de ese Estado miembro los vehículos provistos de autorización administrativa y de matrícula expedidas por dicho Estado miembro, y que un residente de ese mismo Estado que pretenda acogerse a una exención a esta norma, debido a que utiliza un vehículo puesto a su disposición por su empleador, establecido en otro Estado miembro, debe poder acreditar *in situ*, durante un control policial, que cumple los requisitos de aplicación de tal exención previstos por la normativa nacional de que se trata, so pena de imposición inmediata y sin posible exoneración de una multa equivalente a la aplicable en caso de incumplimiento de la obligación de matriculación.

16 Dado que el Sr. Kovács tenía la condición de trabajador con arreglo al Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia proporcionó al órgano jurisdiccional remitente en ese asunto una respuesta en relación con el artículo 45 TFUE, y no con los artículos 18 TFUE y 20 TFUE, a los que también se refería su petición de decisión prejudicial.

17 Tras reanudarse el procedimiento principal, el Sr. Nagy presentó como hecho complementario que, a petición de su medio hermano, colaboraba regularmente como familiar auxiliar en el desempeño de tareas relacionadas con las actividades de Alpen-Reisen que requerían atravesar la frontera entre Hungría y Austria, pero que no se remuneraban. Según el órgano jurisdiccional remitente, el Sr. Nagy debía efectuar tales tareas el día del control policial.

18 Dadas estas circunstancias, el Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (tribunal administrativo y del trabajo de Szombathelyi) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 18 TFUE en el sentido de que se opone a una normativa de un Estado miembro que, como la controvertida en el litigio principal, establece como norma general que únicamente pueden circular por las carreteras en ese Estado miembro los vehículos a motor que dispongan de autorización administrativa y de placas de matrícula proporcionadas por dicho Estado miembro, y en virtud de la cual una persona con residencia en ese Estado miembro, que no tiene la consideración de trabajador conforme al Derecho de la Unión y que pretende acogerse a una exención establecida respecto de la citada normativa por el hecho de que utiliza el vehículo que ha puesto a su disposición un operador económico con domicilio social en otro Estado miembro, debe poder acreditar *in situ*, durante un control policial, que concurren los requisitos establecidos en la citada normativa del Estado miembro, so pena de que se le imponga de forma inmediata una multa sin posibilidad de exoneración y cuyo importe equivale al de la multa prevista para el caso de incumplimiento de la obligación de matriculación?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 20 TFUE, apartado 2, letra a), en el sentido de que se opone a una normativa de un Estado miembro que, como la controvertida en el litigio principal, establece como norma general que únicamente pueden circular por las carreteras en ese Estado miembro los vehículos que dispongan de autorización administrativa y de placas de matrículas proporcionadas por dicho Estado miembro, y en virtud de la cual una persona con residencia en ese Estado miembro, que no tiene la consideración de trabajador conforme al Derecho de la Unión y que pretende acogerse a una exención establecida respecto de la citada normativa por el hecho de que utiliza el vehículo que ha puesto a su disposición un operador económico con domicilio social en otro Estado miembro, debe poder acreditar *in situ*, durante un control policial, que concurren los requisitos establecidos en la citada normativa del Estado miembro, so pena de que se le imponga de forma inmediata una multa sin posibilidad de exoneración y cuyo importe equivale al de la multa prevista para el caso de incumplimiento de la obligación de matriculación?»

Cuestiones prejudiciales

19 Mediante sus cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18 TFUE y 20 TFUE, apartado 2, letra a), se oponen a una normativa nacional que establece que, en principio, sólo pueden circular por la red de carreteras del Estado miembro de que se trata los vehículos provistos de autorización administrativa y de placas de matrícula expedidas por dicho Estado miembro y que si uno de sus residentes pretende hacer valer una exención a dicha norma, sobre la base de que utiliza un vehículo puesto a su disposición por el titular del mismo establecido en otro Estado miembro, dicho residente debe poder demostrar *ipso facto*, en un control policial, que reúne los requisitos de aplicación de la citada exención previstos por la normativa nacional en cuestión, so pena de que se le imponga, de forma inmediata y sin posibilidad de exoneración, una multa equivalente a la prevista para el caso de incumplimiento de la obligación de matriculación.

20 Con carácter preliminar, procede señalar que, aunque en el plano formal el órgano jurisdiccional remitente haya limitado sus cuestiones prejudiciales a la interpretación de los artículos 18 TFUE y 20 TFUE, apartado 2, letra a), ello no obsta para que el Tribunal de Justicia le proporcione todos los elementos de interpretación del Derecho de la Unión que puedan serle útiles para enjuiciar el asunto de que conoce, con independencia de que ese órgano jurisdiccional se haya o no referido a ellos en el enunciado de dichas cuestiones (véanse, en este sentido, las sentencias ING. AUER, C-251/06, EU:C:2007:658, apartado 38, así como van Putten y otros, C-578/10 a C-580/10, EU:C:2012:246, apartado 23).

21 En efecto, las cuestiones prejudiciales planteadas deben responderse a la luz de todas las disposiciones del Tratado y del Derecho derivado que puedan ser pertinentes en relación con el problema suscitado (véanse, en este sentido, las sentencias Mutsch, 137/84, EU:C:1985:335, apartado 10, así como van Putten y otros, C-578/10 a C-580/10, EU:C:2012:246, apartado 24).

22 De la documentación remitida al Tribunal de Justicia se desprende que el Sr. Nagy, como residente, utilizó en la red de carreteras húngaras un vehículo matriculado en otro Estado miembro y que recibió en préstamo, a título gratuito, de la sociedad austriaca Alpen-Reisen, de la que el medio hermano del Sr. Nagy es uno de los socios y el representante legal.

23 Ahora bien, según señala acertadamente la Comisión Europea, el Tribunal de Justicia ya ha declarado, respecto de un préstamo acordado entre residentes en distintos Estados miembros, que el préstamo de uso transfronterizo, a título gratuito, de un vehículo automóvil es un movimiento de capitales en el sentido del artículo 63 TFUE (véase, en este sentido, la sentencia van Putten y otros, C-578/10 a C-580/10, EU:C:2012:246, apartados 28 y 36).

24 Toda vez que el artículo 63 TFUE es aplicable y establece normas específicas de no discriminación, no ha lugar a aplicar el artículo 18 TFUE (véase, en este sentido, la sentencia Missionswerk Werner Heukelbach, C-25/10, EU:C:2011:65, apartado 19).

25 Dadas estas circunstancias, procede examinar las cuestiones planteadas primero a la luz del artículo 63 TFUE, y después, en su caso, a la luz del artículo 20 TFUE, apartado 2, letra a).

26 A este respecto, procede recordar que constituyen tales restricciones, en el sentido del artículo 63 TFUE, apartado 1, las medidas impuestas por un Estado miembro que puedan disuadir a sus residentes de solicitar préstamos en otros Estados miembros (véanse, en este sentido, las sentencias Comisión/Bélgica, C-478/98, EU:C:2000:497, apartado 18, y van Putten y otros, C-578/10 a C-580/10, EU:C:2012:246, apartado 40).

27 El Tribunal de Justicia declaró, en el apartado 29 del auto Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), que versaba sobre la misma normativa húngara que el litigio principal, que dicha normativa equivale, en cuanto a sus consecuencias, a mantener la obligación de matriculación del vehículo en Hungría.

28 En efecto, la citada normativa obliga a un conductor como el demandante en el litigio principal a estar permanentemente en posesión de los documentos que demuestran que concurren los requisitos de exención de la obligación de matriculación, so pena de una multa de igual importe al exigido a quien haya incumplido la obligación de matriculación de un vehículo. Tal sanción es manifiestamente desproporcionada respecto de la infracción de que se trata en el litigio principal, que es mucho menos grave que la omisión de matriculación de un vehículo (véase, en este sentido, el auto Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, apartados 25 y 28).

29 A este respecto, procede señalar que la situación de un residente húngaro que utiliza, en la red de carreteras de dicho Estado miembro, un vehículo matriculado en él y puesto a su disposición a título gratuito es objetivamente comparable a la del mismo residente que usa, en las mismas condiciones,

un vehículo matriculado en otro Estado miembro. Pues bien, la utilización de un vehículo prestado a título gratuito no está sujeta a las obligaciones contempladas en el apartado anterior de la presente sentencia cuando se trata de un vehículo matriculado en Hungría.

30 En consecuencia, salvo que el vehículo matriculado en otro Estado miembro vaya destinado a ser utilizado esencialmente en territorio húngaro con carácter permanente o, de hecho, se utilice de ese modo —circunstancia que procede verificar al órgano jurisdiccional remitente— una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal constituye una restricción a la libre circulación de capitales en el sentido del artículo 63 TFUE, apartado 1 (véase, en este sentido, la sentencia van Putten y otros, C-578/10 a C-580/10, EU:C:2012:246, apartado 50).

31 Es jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia que tal restricción a una de las libertades fundamentales consagradas por el Tratado FUE sólo puede admitirse si persigue un objetivo legítimo compatible con dicho Tratado y está justificada por razones imperiosas de interés general. En tal caso, también es necesario que la aplicación de la medida de que se trata sea adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y no vaya más allá de lo que es necesario para alcanzar dicho objetivo (véase, en particular, el auto Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, apartado 31 y jurisprudencia citada).

32 Ahora bien, el Tribunal de Justicia declaró, en el apartado 34 del auto Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), que si bien una normativa como la controvertida en el litigio principal parece adecuada para garantizar la realización del objetivo de lucha contra el fraude fiscal en los ámbitos del impuesto de matriculación y del impuesto sobre vehículos a motor, debe sin embargo considerarse que va más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

33 En efecto, al igual que sucedía en el asunto Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), ninguna documentación remitida al Tribunal de Justicia permite concluir que, en las circunstancias del litigio principal, el objetivo de la lucha contra el fraude fiscal únicamente puede alcanzarse cuando los documentos que acreditan que concurren los requisitos para una exención a la obligación de matriculación se exhiben en el mismo momento del control de carreteras, so pena de la imposición de una multa equivalente a la prevista para el caso de incumplimiento de la obligación de matriculación, y que tal objetivo ya no podría alcanzarse si los citados documentos se exhibieran, como en el litigio principal, poco después de dicho control (auto Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, apartado 35).

34 En cuanto a los motivos ligados a la exigencia de eficacia de los controles de carreteras, invocados por el Gobierno húngaro en sus observaciones escritas, procede recordar que la normativa nacional controvertida en el litigio principal establece una multa de un importe considerable destinada específicamente a sancionar el incumplimiento de la obligación de matriculación. Ahora bien, tal medida va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo de eficacia de los controles de carreteras (véase, en este sentido, el auto Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, apartado 38).

35 A este respecto, el Gobierno húngaro sostiene que el requisito de proporcionalidad de la restricción, que el Tribunal de Justicia consideró que no concurría en el asunto que dio lugar al auto Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), sí concurre en las circunstancias del litigio principal, en el que se trata de un «ciudadano de la Unión» con arreglo al artículo 20 TFUE, que no es un «trabajador» en el sentido el artículo 45 TFUE. Según el Gobierno húngaro, en efecto, en el caso del ciudadano de la Unión que no es un trabajador hay menos posibilidades de control por las autoridades nacionales competentes y es mayor el riesgo de fraude a la normativa nacional controvertida en el litigio principal, más concretamente por lo que respecta a los requisitos de la exención a la obligación de matriculación contemplados en el artículo 25/B de la Ley sobre circulación por carretera. Sin embargo, tal diferencia de situación entre los trabajadores y los demás ciudadanos de la Unión en relación con las posibilidades de control, suponiendo que existiera, no podría justificar en ningún caso, en aras del objetivo de eficacia de los controles de carreteras, la imposición de una multa como la prevista por dicha normativa nacional.

36 De las consideraciones anteriores se desprende que la normativa controvertida en el litigio principal no respeta el principio de libre circulación de capitales con arreglo al artículo 63 TFUE y, por tanto, no procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas a la vista del artículo 20 TFUE, apartado 2, letra a).

37 En consecuencia, debe responderse a las cuestiones prejudiciales planteadas que el artículo 63 TFUE, apartado 1, se opone a una normativa nacional que establece que, en principio, sólo pueden circular por la red de carreteras del Estado miembro de que se trata los vehículos provistos de una autorización administrativa y de placas de matrícula expedidas por dicho Estado miembro y que, si uno de sus residentes pretende acogerse a una exención a dicha norma por el hecho de que utiliza un vehículo puesto a su disposición por el titular del mismo establecido en otro Estado miembro, dicho residente debe poder acreditar *ipso facto*, en un control policial, que reúne los requisitos de aplicación de la citada exención, tal como están establecidos por la normativa nacional de que se trata, so pena de imposición inmediata y sin posibilidad de exoneración de una multa equivalente a la prevista para el caso de incumplimiento de la obligación de matriculación.

Costas

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

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

El artículo 63 TFUE, apartado 1, se opone a una normativa nacional que establece que, en principio, sólo pueden circular por la red de carreteras del Estado miembro de que se trata los vehículos provistos de una autorización administrativa y de placas de matrícula expedidas por dicho Estado miembro y que, si uno de sus residentes pretende acogerse a una exención a dicha norma por el hecho de que utiliza un vehículo puesto a su disposición por el titular del mismo establecido en otro Estado miembro, dicho residente debe poder acreditar *ipso facto*, en un control policial, que reúne los requisitos de aplicación de la citada exención, tal como están establecidos por la normativa nacional de que se trata, so pena de imposición inmediata y sin posibilidad de exoneración de una multa equivalente a la prevista para el caso de incumplimiento de la obligación de matriculación.

Firmas