SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 29 de mayo de 1997 *

En el asunto C-329/95,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, por el Länsrätten i Stockholms län (Suecia), destinada a obtener, en el proceso contencioso administrativo incoado ante dicho órgano jurisdiccional por

VAG Sverige AB,

una decisión prejudicial sobre la interpretación de 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 L 42, p. 1; EE 13/01, p. 174), y de los artículos 30 y 36 del Tratado CE,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres.: J.C. Moitinho de Almeida, Presidente de Sala; C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet y M. Wathelet (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. G. Tesauro;
Secretario: Sr. H. von Holstein, Secretario adjunto;

* Lengua de procedimiento: sueco.

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— En nombre de VAG Sverige AB, por los Sres. Ulf Roos, ingenjör, y Carl Riben, bolagsjurist, asistidos por M[e] Francis Herbert, Abogado de Bruselas;

— en nombre del Gobierno sueco, por la Sra. Lotty Nordling, rättschef del Utrikesdepartamentets handelsavdelning, en calidad de Agente;

— en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. Ernst Röder, Ministerialrat del Bundesministerium für Wirtschaft, en calidad de Agente;

— en nombre del Gobierno francés, por las Sras. Catherine de Salins, sous-directeur de la direction des affaires juridiques del ministère des Affaires étrangères, y Régine Loosli-Surrans, chargé de mission en la misma Dirección, en calidad de Agentes;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. Michel Nolin y Knut Simonsson, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de VAG Sverige AB, representada por M[e] Francis Herbert; del Gobierno sueco, representado por la Sra. Lotty Nordling; del Gobierno alemán, representado por el Sr. Bernd Kloke, Oberregierungsrat del Bundesministerium für Wirtschaft, en calidad de Agente; del Gobierno francés, representado por la Sra. Régine Loosli-Surrans, y de la Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. Michel Nolin y Knut Simonsson, expuestas en la vista de 23 de enero de 1997;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de febrero de 1997;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 13 de octubre de 1995, recibida en el Tribunal de Justicia el 19 de octubre siguiente, el Länsrätten i Stockholms län planteó, con carácter prejudicial, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, tres cuestiones sobre la interpretación de 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 sus remolques (DO L 42, p. 1; EE 13/01, p. 174; en lo sucesivo, «Directiva 70/156» o «Directiva marco»), y de los artículos 30 y 36 del Tratado CE.

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un proceso contencioso administrativo incoado por VAG Sverige AB, agente general en Suecia para los vehículos de marcas Audi y Volkswagen, contra la denegación de matriculación de un vehículo nuevo de tipo Audi A 4 por el Länsstyrelsen i Stockholms län (en lo sucesivo, «Gobierno Civil de la región de Estocolmo»).

3 La normativa comunitaria en materia de vehículos de motor se compone, por una parte, de una Directiva marco, la Directiva 70/156, que organiza un procedimiento de homologación comunitaria y, por otra, de más de cuarenta Directivas denominadas «particulares» que armonizan las normas técnicas. Dicha normativa permite a los fabricantes de vehículos de tipo M1, es decir, de los vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo obtener de las autoridades de un Estado miembro una autorización válida en todos los Estados miembros («homologación comunitaria») para un modelo («tipo de vehículo») siempre que se ajuste a las especificaciones de cada Directiva particular. Hasta el 31 de diciembre de 1995, los fabricantes podían optar entre el sistema de homologación comunitaria y el de la homologación nacional. A partir de dicha fecha, el sistema de la homologación comunitaria se ha hecho obligatorio, sustituyendo a los procedimientos y a las normas técnicas nacionales.

4 Con arreglo a la Directiva 70/156, modificada por última vez en la época de los hechos del litigio principal, por la Directiva 92/53/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992 (DO L 225, p. 1), la solicitud de homologación comunitaria será presentada por el fabricante ante el organismo competente de un Estado miembro (apartado 1 del artículo 3). Cualquier solicitud relativa a un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no podrá presentarse en más de un Estado miembro (apartado 5 del artículo 3). Irá acompañada de un «expediente del fabricante» y, en su caso, de los certificados de homologación que ya hayan sido obtenidos con arreglo a cada una de las Directivas particulares (apartados 1 y 2 del artículo 3).

5 Hasta el momento en que se conceda o deniegue la homologación comunitaria, se pondrá a disposición del organismo competente en materia de homologación de dicho Estado miembro el expediente de homologación correspondiente a cada Directiva particular (apartado 1 del artículo 3). Este cumplimentará un certificado de homologación que acredite que el tipo de vehículo de que se trate se ajusta a la información contenida en el «expediente del fabricante» y cumple los requisitos técnicos establecidos por las correspondientes Directivas particulares (apartados 1 y 3 del artículo 4). El certificado así cumplimentado se enviará al solicitante (apartado 3 del artículo 4).

6 Sobre esta base, el fabricante expedirá un certificado de conformidad para cada vehículo de la serie por el que se acredite que dicho vehículo se ajusta al tipo homologado (apartado 1 del artículo 6).

7 El apartado 1 del artículo 7 establece: «Los Estados miembros sólo matricularán y autorizarán la venta o puesta en circulación de los nuevos vehículos, teniendo en cuenta su fabricación y funcionamiento, cuando vayan acompañados de un certificado de conformidad válido.»

8 Sin embargo, el apartado 3 de la misma disposición añade: «Cuando un Estado miembro determine que los vehículos, componentes o unidades técnicas independientes de un tipo particular constituyen un grave riesgo para la seguridad vial, a pesar de ir acompañados de un certificado de conformidad en vigor o llevar las

marcas adecuadas, dicho Estado podrá, durante un período máximo de seis meses, denegar la matriculación de dichos vehículos o prohibir su venta y puesta en circulación dentro de su territorio y, en el caso de los componentes y unidades técnicas independientes, su venta y puesta en servicio. Informará inmediatamente de ello a los demás Estados miembros y a la Comisión indicando los motivos de su decisión. Cuando el Estado miembro que concedió la homologación de tipo impugne el riesgo para la seguridad vial que le ha sido comunicado, los Estados miembros interesados procurarán solucionar el conflicto. Se mantendrá informada a la Comisión, la cual, si fuere necesario, llevará a cabo las consultas apropiadas para llegar a un acuerdo.»

9 El 24 de mayo de 1995, el Gobierno Civil de la región de Estocolmo denegó la matriculación de un vehículo nuevo de tipo Audi A 4. Como el fabricante había optado por el sistema de homologación comunitaria, dicho vehículo iba debidamente acompañado de un certificado de homologación comunitaria. El Gobierno Civil motivó su denegación en el hecho de que no iba acompañado del certificado de conformidad nacional que acreditase que la familia de motores a la que pertenecía el vehículo de que se trata cumplía los requisitos fijados por el bilavgasförordningen [Reglamento sueco relativo a las emisiones de gases de escape (en lo sucesivo, «BAF»)]. Pues bien, el punto 9 del párrafo primero del artículo 12 de la bilregisterkungörelsen (Decreto sueco relativo a la matriculación de vehículos) subordina la matriculación a la presentación de dicho certificado de conformidad nacional además del certificado de homologación comunitaria.

10 La exigencia de un certificado nacional está vinculada con el sistema sueco de control de vehículos y de responsabilidad del fabricante. Cualquier fabricante que pretenda comercializar automóviles en Suecia debe comprometerse a hacerse cargo gratuitamente de la reparación de los vehículos que, durante un control oficial, no satisfagan ya las normas en materia de emisiones de gases de escape. No obstante, este compromiso no se refiere a vehículos de particulares que tengan más de cinco años o que hayan recorrido más de 80.000 km. En el caso de defectos importantes, puede exigirse al fabricante que cambie, a su cargo, determinadas partes del sistema anticontaminación. En los casos extremos, puede verse obligado a retirar todos los vehículos de un mismo tipo (procedimiento denominado «recall»). Para garantizar la correcta ejecución de dichos compromisos, la normativa sueca exige, para los vehículos fabricados en el extranjero, que el fabricante designe un representante oficial en Suecia.

11 El certificado nacional sueco y su respectivo registro tienen la finalidad de clasificar los vehículos automóviles en una familia de motores, lo que permite a las autoridades competentes disponer de las informaciones necesarias sobre los vehículos defectuosos para obligar al fabricante a asumir la responsabilidad.

12 El fabricante deberá presentar la solicitud de certificado nacional con ocasión de la salida al mercado de un nuevo modelo de vehículo y es válida para una «familia de motores», es decir, para una categoría de vehículos que tengan un motor similar (artículo 2 del BAF). El mismo fabricante elige la familia de motores en que va a clasificarse el nuevo modelo.

13 Se consideran cumplidas las exigencias requeridas por el BAF cuando la familia de motores a que pertenezca el vehículo de que se trate disfruta de una autorización que emane de una autoridad establecida en el Espacio Económico Europeo (párrafo segundo del artículo 6 del BAF). En consecuencia, cuando un vehículo es objeto de una homologación comunitaria, las autoridades suecas no proceden a un control suplementario para verificar concretamente si cumple las normas nacionales en materia de emisiones de gases de escape.

14 Sin embargo, la emisión del certificado nacional sigue estando supeditada a la presentación de un expediente específico que, en gran medida, coincide con el ya presentado por el fabricante para obtener la homologación comunitaria, así como al pago de diversos derechos cuyo importe total asciende a cerca de 200 SKR por vehículo vendido.

15 VAG Sverige AB alegó ante el Länsrätten i Stockholms län que la interpretación de la normativa sueca aplicada por el Gobierno Civil de la región de Estocolmo es contraria al Derecho comunitario y, en particular, a la Directiva marco.

16 En este contexto, el Länsrätten i Stockholms län planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿La exigencia de un certificado con arreglo al punto 9 del párrafo primero del artículo 12 del bilregisterkungörelsen es compatible con las disposiciones de la Directiva 70/156/CEE del Consejo, en su última versión?

2) Si la respuesta a la primera cuestión fuese afirmativa, ¿es compatible la exigencia de que se trata con el artículo 30 del Tratado CE o puede considerarse que constituye una "medida de efecto equivalente"?

3) Si la respuesta a la primera cuestión fuese afirmativa y se respondiera a la segunda cuestión en el sentido de que la disposición de que se trata debe ser considerada una "medida de efecto equivalente", ¿puede mantenerse la exigencia de un certificado por parte de Suecia con base en el artículo 36?»

Sobre la primera cuestión

17 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional nacional pide que se dilucide esencialmente si la Directiva 70/156 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional que subordina la matriculación de vehículos de motor que vayan acompañados de un certificado de conformidad comunitario válido a la presentación de un certificado nacional que acredite su conformidad con las exigencias nacionales en materia de emisiones de gases de escape.

18 De los apartados 1 y 3 del artículo 7 de la Directiva 70/156 se deduce que un Estado miembro sólo puede denegar la matriculación de un vehículo que vaya acompañado de un certificado comunitario válido cuando constituya un grave

riesgo para la seguridad vial. Además, dicha denegación no puede exceder de seis meses y el Estado miembro que adopte tal decisión debe informar inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.

19 Dejando aparte este supuesto muy concreto, las disposiciones de la Directiva 70/156 no prevén ninguna posibilidad de denegar la matriculación de vehículos nuevos que vayan acompañados de un certificado de conformidad comunitario válido.

20 Es preciso señalar que una normativa nacional como la debatida en el litigio principal no reúne los requisitos de la excepción establecida por el apartado 3 del artículo 7. En efecto, la denegación de matriculación prevista por está disposición se basa en consideraciones relativas a la protección del medio ambiente y no en motivos que se refieran a la seguridad vial.

21 No obstante, el Gobierno sueco alega que, durante las negociaciones relativas a la adhesión del Reino de Suecia a la Unión Europea, los representantes de esta última declararon que, ante la inexistencia de disposiciones comunitarias sobre la responsabilidad de los fabricantes, el Reino de Suecia podía seguir manteniendo su sistema siempre que respetara las Directivas en materia de responsabilidad por los daños causados por productos y de seguridad de los productos.

22 Sin embargo, procede señalar que ninguna disposición del Acta relativa a las condiciones de adhesión del Reino de Noruega, de la República de Austria, de la República de Finlandia y del Reino de Suecia y a las adaptaciones de los Tratados en los que se basa la Unión Europea (DO 1994, C 241, p. 21) exime al Reino de Suecia del cumplimiento de la Directiva 70/156 ni retrasa su aplicación en su territorio. En efecto, el Anexo XII, que precisa las medidas transitorias en materia de medio ambiente contempladas en el artículo 112 del Acta de adhesión, no menciona dicha Directiva.

23 En cuanto al resto, procede recordar que las declaraciones que figuren en un acta tienen un valor limitado, en el sentido de que no pueden ser tenidas en cuenta para interpretar una disposición de Derecho comunitario cuando el contenido de dicha declaración no figure de algún modo en el texto de la disposición de que se trate, y no tenga, por consiguiente, ningún alcance jurídico (véase la sentencia de 26 de febrero de 1991, Antonissen, C-292/89, Rec. p. I-745, apartado 18).

24 A la vista de las consideraciones que anteceden, procede responder a la primera cuestión que la Directiva 70/156 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional que subordina la matriculación de los vehículos de motor que vayan acompañados de un certificado de conformidad comunitario válido a la presentación de un certificado nacional que acredite la conformidad con las exigencias nacionales en materia de emisiones de gases de escape.

Sobre las cuestiones segunda y tercera (artículos 30 y 36 del Tratado)

25 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión, no procede responder a las cuestiones segunda y tercera.

Costas

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

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Länsrätten i Stockholms län mediante resolución de 13 de octubre de 1995, declara:

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, modificada por la Directiva 92/53/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional que subordina la matriculación de los vehículos de motor que vayan acompañados de un certificado de conformidad comunitario válido a la presentación de un certificado nacional que acredite la conformidad con las exigencias nacionales en materia de emisiones de gases de escape.

Moitinho de Almeida Gulmann Edward

Puissochet Wathelet

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 29 de mayo de 1997.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Quinta

J.C. Moitinho de Almeida