CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. PHILIPPE LÉGER

presentadas el 17 de febrero de 2000 *

1. Ante el Nederlandsen Raad van State (Países Bajos) se ha sometido un litigio relativo a la normativa neerlandesa que determina el modo de fijación de la fecha de la primera puesta en circulación de un vehículo automóvil.

Mediante la presente petición de decisión prejudicial, solicita al Tribunal de Justicia la interpretación de dos series de cuestiones. Pide que se dilucide si:

a) una normativa como la controvertida en el procedimiento principal constituye un reglamento técnico sujeto a la obligación de notificación establecida en la Directiva 83/189/CEE, [1] en su versión modificada por la Directiva 88/182/CEE [2] (en lo sucesivo, «Directiva 83/189»), y si

b) los artículos 30 y 36 del Tratado CE (actualmente artículos 28 CE y 30 CE, tras su modificación) deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que regula el modo de fijación de la fecha de la primera puesta en circulación de un vehículo.

Previamente a estas cuestiones, el Nederlandse Raad van State desea conocer también qué versión de la Directiva 83/189 es aplicable *ratione temporis* al litigio principal.

I. El marco jurídico

La Directiva 83/189

2. El objetivo de la Directiva 83/189 es proteger la libre circulación de mercancías mediante un control preventivo. [3] Para ello, establece un procedimiento que obliga a los Estados miembros a notificar a la Comisión

* Lengua original: francés.

1 — Directiva del Consejo, de 28 de marzo de 1983, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas (DO L 109, p. 8; EE 13/14, p. 34).

2 — Directiva del Consejo, de 22 de marzo de 1988 (DO L 81, p. 75).

3 — Véase, en particular, la sentencia de 20 de marzo de 1997, Bic Benelux (C-13/96, Rec. p. I-1753), apartado 19.

sus proyectos en materia de reglamentaciones técnicas antes de adoptarlos. [4]

3. El artículo 1 de la Directiva 83/189 dispone:

«Con arreglo a la presente Directiva, se entiende por:

1) "especificación técnica", la especificación que figura en un documento en el que se definen las características requeridas de un producto, tales como los niveles de calidad, el uso específico, la seguridad o las dimensiones, incluidas las prescripciones aplicables al producto en lo referente a la terminología, los símbolos, los ensayos y métodos de ensayo, el envasado, marcado y etiquetado [...],

5) "reglamento técnico", las especificaciones técnicas, incluidas las disposiciones administrativas que sean de aplicación y cuyo cumplimiento sea obligatorio, *de iure o de facto,* para la comercialización o la utilización en un Estado miembro o en gran parte del mismo, a excepción de las establecidas por las autoridades locales,

6) "proyecto de reglamento técnico", el texto de una especificación técnica, incluidas las disposiciones administrativas, elaborado con intención de establecerla o de hacer que finalmente se establezca como un reglamento técnico [...],

7) "producto", cualquier producto de fabricación industrial y cualquier producto agrícola.»

4. Los artículos 8 y 9 de la Directiva 83/189 imponen a los Estados miembros, por una parte, comunicar a la Comisión todo proyecto de reglamento técnico incluido en su ámbito de aplicación y, por otra parte, en determinados casos, aplazar varios meses la adopción de estos proyectos para dar a la Comisión la posibilidad de verificar si dichos proyectos son compatibles con el Derecho comunitario o proponer o adoptar una Directiva en la materia.

5. El artículo 10 de la Directiva 83/189 establece: «Los artículos 8 y 9 no serán aplicables cuando los Estados miembros cumplan las obligaciones derivadas de las Directivas y de los Reglamentos comunitarios [...]».

4 — Véase el tercer considerando de la Directiva 83/189.

6. En la sentencia de 30 de abril de 1996, CIA Security International, [5] el Tribunal de Justicia interpretó la Directiva 83/189 en el sentido de que el incumplimiento de la obligación de notificación, impuesta por sus artículos 8 y 9, da lugar a la inaplicabilidad de los reglamentos técnicos de que se trate, de modo que éstos no pueden ser invocados contra los particulares. En consecuencia, el Tribunal de Justicia declaró que los particulares pueden ampararse en los artículos 8 y 9 de la Directiva 83/189 ante el Juez nacional, al que incumbe negarse a aplicar un reglamento técnico nacional que no haya sido notificado con arreglo a dicha Directiva.

7. El 23 de marzo de 1994, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 94/10/CE, por la que se modifica por segunda vez de forma sustancial la Directiva 83/189. [6]

8. El decimosegundo considerando de este texto enuncia «[...] que la aplicación de la Directiva 83/189/CEE ha hecho patente la necesidad de aclarar la noción de reglamento técnico *de facto* [...]». Además, el decimocuarto considerando indica «[...] que la experiencia de funcionamiento de la Directiva 83/189/CEE ha puesto de manifiesto asimismo la conveniencia de esclarecer o precisar determinadas definiciones, normas de procedimiento u obligaciones de los Estados miembros en virtud de la Directiva [...]».

9. El artículo 1 de la Directiva 94/10 contiene las nuevas definiciones siguientes:

«2) "especificación técnica": una especificación que figura en un documento en el que se definen las características requeridas de un producto, tales como los niveles de calidad, el uso específico, la seguridad o las dimensiones, incluidas las prescripciones aplicables al producto en lo referente a la denominación de venta, la terminología, los símbolos, los ensayos y métodos de ensayo, el envasado, el marcado y el etiquetado, así como los procedimientos de evaluación de la conformidad.

[...]

3) "otro requisito": un requisito, distinto de una especificación técnica, impuesto a un producto, en particular por motivos de protección de los consumidores o del medio ambiente y que se refiere a su ciclo de vida con posterioridad a su comercialización, como sus condiciones de uso, reciclado, reutilización o eliminación, cuando dichas condiciones puedan afectar significativamente a la composición o naturaleza del producto o a su comercialización;

[...]

5 — C-194/94, Rec. p. I-2201, apartado 54.
6 — DO L 100, p. 30.

9) "reglamento técnico": las especificaciones técnicas u otros requisitos, incluidas las disposiciones administrativas que sean de aplicación, cuyo cumplimiento sea obligatorio, *de iure* o *de facto,* para la comercialización o la utilización en un Estado miembro o en gran parte del mismo, al igual que, sin perjuicio de las mencionadas en el artículo 10, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que prohíban la fabricación, la importación, la comercialización o la utilización de un producto.»

10. Según el artículo 2 de la Directiva 94/10, los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a esta Directiva antes del 1 de julio de 1995.

Las disposiciones nacionales [7]

11. La Wegenverkeerswet de 1994 (Ley sobre el tráfico por carretera) constituye la base de la legislación neerlandesa en materia de tráfico por carretera. Instituye un organismo público, la Dienst Wegverkeer (Oficina del tráfico por carretera; en lo sucesivo, «DW»), que se encarga de atribuir a los vehículos automóviles los números de matrícula y los permisos de circulación en los Países Bajos.

12. Los permisos de circulación neerlandeses están compuestos de tres partes. En la parte II consta la identidad de la persona a cuyo nombre se matricula el vehículo. La parte III contiene el número de matriculación, los datos técnicos sucintos del vehículo y una indicación relativa al período de validez de la matriculación. En la parte I figuran los datos técnicos detallados del vehículo y un título «Observaciones»: en éste se indica la fecha de la primera matriculación, es decir, la fecha de la primera autorización de puesta en circulación vial de un vehículo. [8]

13. Las normas relativas a la determinación de la fecha de la primera autorización para circular de un vehículo están enunciadas en el Regeling houdende vaststelling van regels omtrent de wijze waarop de datum van eerste toelating tot de openbare weg op het kentekenbewijs, dan wel het resgistratiebewijs van een voertuig wordt bepaald (Reglamento relativo a las modalidades de fijación de la fecha de la primera matriculación para la puesta en circulación vial de un vehículo; en lo sucesivo, «Reglamento controvertido»). El 9 de diciembre de 1994,

7 — La descripción que aquí se hace del marco jurídico nacional se basa en la versión francesa de la resolución de remisión (pp. 4 y 5), las observaciones del Gobierno neerlandés (puntos 3, 4, 30 a 52) y las observaciones de la Comisión (puntos 15 a 29).

8 — El artículo 10.1, apartado 1, del Voertuigreglement de 1994 (Reglamento neerlandés de aplicación de la Wegenverkeerswet) dispone que, se entiende por fecha de puesta en circulación de un vehículo la fecha de la primera autorización de puesta en circulación vial de un vehículo.

el Ministro de Transportes y de Obras Públicas adoptó este Reglamento, que entró en vigor el 1 de enero de 1995.

14. Para determinar la fecha de la primera autorización de puesta en circulación vial de un vehículo, el Reglamento controvertido [9] contempla esencialmente tres supuestos.

15. El *primer supuesto* se refiere a los vehículos que nunca han sido matriculados en los Países Bajos o en el extranjero. En este caso, el artículo 3 del Reglamento controvertido establece que la DW está encargada de verificar si el vehículo presenta «signos evidentes de uso».

Si el vehículo presenta signos evidentes de uso, la DW fija de oficio la fecha de la primera autorización de puesta en circulación de un vehículo en su fecha de fabricación. [10]

Por el contrario, si el vehículo no presenta ningún signo evidente de uso, la DW está habilitada para expedir un permiso de circulación «en blanco». Se trata de un permiso que indica, como fecha de primera autorización de puesta en circulación del vehículo, la fecha de la expedición del permiso de circulación neerlandés. Sin embargo, la expedición de este permiso está supeditada a la condición de que la persona que solicita la matriculación aporte un documento oficial en el cual conste que el vehículo no ha sido matriculado anteriormente. [11]

16. El *segundo supuesto* se refiere a los vehículos que ya han sido matriculados anteriormente en los Países Bajos. En ese caso, el artículo 2 del Reglamento controvertido prevé que los datos que figuran en el antiguo permiso de circulación neerlandés sean recogidos en el nuevo permiso. Por lo tanto, la fecha de la primera autorización de circulación es la que figura en el antiguo permiso de circulación neerlandés.

17. Por último, el *tercer supuesto* se refiere a los vehículos que ya han sido matriculados anteriormente fuera de los Países Bajos. En ese caso, el artículo 4 del Reglamento controvertido establece que la DW está encargada de verificar si el vehículo presenta «signos evidentes de uso».

9 — Me baso en los artículos 2 a 8 del Reglamento controvertido (véanse, a este respecto, las páginas 4 y 5 de la versión francesa de la resolución de remisión, los puntos 44 y 45 de las observaciones del Gobierno neerlandés y los puntos 22 a 28 de las observaciones de la Comisión).

10 — Sin embargo, el artículo 8 del Reglamento controvertido autoriza a la persona que solicita la matriculación a aportar la prueba en contrario sobre la base de documentos taxativamente enumerados.

11 — El artículo 3, apartado 4, del Reglamento controvertido dispone que, ante la inexistencia de dicho documento, la DW efectúa una investigación ante las autoridades competentes de los demás Estados miembros. Si descubre que el vehículo ya ha sido matriculado anteriormente en el extranjero, la DW fija la fecha de la primera autorización de circulación del vehículo en la fecha de expedición del permiso de circulación extranjero. Por el contrario, si la investigación no da ningún resultado, la DW está habilitada para expedir un permiso de circulación «en blanco».

Si el vehículo no presenta ningún signo evidente de uso, la DW está habilitada para expedir un permiso de circulación «en blanco». Sin embargo, para obtener dicho permiso, la persona que solicita el permiso está obligada a aportar dos tipos de documentos, a saber:

a) un permiso de circulación extranjero por una duración que no sea superior a dos días, y

b) la factura de compra original en la que se mencionen: los kilómetros recorridos por el vehículo, que imperativamente deben ser inferiores a 2.500 km, y una declaración del vendedor acreditando el carácter nuevo y no usado del vehículo.

Por el contrario, si el vehículo presenta signos evidentes de uso o si ha estado matriculado en el extranjero por una duración superior a dos días, la DW expide un permiso de circulación que indica, como fecha de la primera autorización de circulación vial del vehículo, la fecha de su primera puesta en circulación en el extranjero, tal como resulta del permiso de circulación extranjero.

II. Hechos y procedimiento principal

18. La sociedad Autohaus Werner Pelster GmbH (en lo sucesivo, «Autohaus Werner»), con domicilio social en Gronau, Alemania, es un revendedor oficial de la red de distribución de la Bayerische Motorenwerke AG (en lo sucesivo, «BMW»).

19. El 6 de agosto de 1996, dicha sociedad matriculó un vehículo de turismo de marca BMW en Alemania. Las autoridades competentes expidieron un permiso de circulación a nombre de Autohaus Werner, de modo que el vehículo fue autorizado a circular en este Estado.

20. El 13 de agosto de 1996, la sociedad Snellers Auto's BV (en lo sucesivo, «Snellers»), importadora paralela neerlandesa, compró el vehículo a Autohaus Werner. La factura precisaba que este vehículo era nuevo y tenía 800 km. El mismo día se dio de baja la matriculación alemana.

21. El 14 de agosto de 1996, Snellers recogió el vehículo en Gronau y lo importó en los Países Bajos. El 15 de agosto de 1996, lo presentó en el centro de inspección técnica de Lichtenvoorde (Países Bajos), y solicitó su matriculación en este Estado.

22. El 10 de enero de 1997, la DW de Zoetermeer expidió un permiso de circulación que fijaba el 6 de agosto de 1996 como fecha de primera autorización de circulación del vehículo. En efecto, en el título «Observaciones» de la parte I del permiso de circulación figuraba la mención: «fecha de primera autorización 060896».

La DW motivó su resolución en el hecho de que el vehículo había sido matriculado fuera de los Países Bajos con una duración superior a dos días. Por lo tanto, con arreglo a los artículos 4 y 5 del Reglamento controvertido, la DW no estaba habilitada para expedir un permiso de circulación «en blanco», sino que debía fijar la fecha de la primera circulación del vehículo en la misma fecha que la de su permiso de circulación en el territorio alemán.

23. Snellers consideró que la resolución de la DW tenía por consecuencia reducir el valor de reventa del vehículo. En efecto, en la fecha de expedición del permiso de circulación neerlandés, el 10 de enero de 1997, se consideraba que, debido a la mención «fecha de primera autorización 060896», el vehículo pertenecía al año de fabricación 1996. Por el contrario, si la DW hubiese expedido un permiso de circulación «en blanco», podía considerarse que, en la misma fecha, el vehículo pertenecía al año de fabricación 1997. [12]

24. En consecuencia, Snellers interpuso un recurso contra la resolución de la DW ante el Arrondissementsrechtbank te Almelo. El 3 de abril de 1997, el Presidente de este órgano jurisdiccional anuló la resolución controvertida. No obstante, la DW interpuso un recurso de apelación contra dicha sentencia ante el órgano jurisdiccional remitente.

25. En el marco del procedimiento principal, Snellers desarrolla dos series de argumentos. Por una parte, sostiene que el Reglamento controvertido constituye un reglamento técnico que no ha sido notificado a la Comisión con arreglo a la Directiva 83/189. En consecuencia, este Reglamento no puede oponérsele con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en CIA Security International. Por otra parte, Snellers considera que el Reglamento controvertido es incompatible con los artículos 30 y 36 del Tratado debido a que constituye una medida de efecto equivalente a una restricción cuantitativa, que no puede estar justificada por exigencias de protección del medio ambiente o de seguridad viaria.

26. En la resolución de remisión, [13] el Nederlandse Raad van State constató que el Reglamento controvertido no había sido notificado a la Comisión de conformidad con las disposiciones de la Directiva 83/189.

12 — Véanse los puntos 6 a 11 de las observaciones de Snellers.

13 — Página 13 de la versión francesa.

III. Las cuestiones prejudiciales

27. En estas circunstancias, decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones:

«1) A efectos de la aplicación de la Directiva 83/189/CEE, en su versión modificada por la Directiva 88/182/CEE, a una normativa nacional adoptada el 9 de diciembre de 1994, ¿deben tomarse en consideración asimismo las modificaciones introducidas con posterioridad a dicha fecha por la Directiva 94/10/CE, habida cuenta, entre otras cosas, de la formulación utilizada en la exposición de motivos de esta Directiva?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿está comprendida una normativa como [el Reglamento] en el ámbito de aplicación de la Directiva 83/189/CEE, en su versión modificada por las Directivas 88/182/CEE y 94/10/CE?

3) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión:

a) ¿Debe interpretarse la expresión "especificación técnica" del artículo 1, punto 1, de la Directiva 83/189/CEE, en su versión modificada por la Directiva 88/182/CEE, en el sentido de que en ella también está comprendida una normativa como [el Reglamento]?

b) De no ser así, ¿está comprendida una normativa de este tipo en el artículo 1, punto 5, de la Directiva así modificada ("reglamento técnico")?

4) ¿Constituye una medida de efecto equivalente a una restricción cuantitativa a la importación en el sentido del artículo 30 del Tratado CE una normativa nacional en materia de expedición de permisos de circulación en blanco que formalmente, no establece distinción alguna entre importadores oficiales e importadores paralelos pero, en la práctica, hace que sea más difícil para los importadores paralelos suministrar automóviles con un permiso de circulación en blanco, puesto que únicamente pueden adquirir en el extranjero automóviles matriculados mientras que esta normativa supedita la expedición de un permiso de circulación en blanco, entre otras cosas, a que el automóvil importado de otro Estado miembro no haya estado matriculado

más de dos días en dicho Estado miembro?

5) En caso de respuesta afirmativa a la cuarta cuestión, ¿está justificada una normativa como [el Reglamento] por exigencias imperativas de seguridad en carretera y/o de protección del medio ambiente, en particular, debido a la relación de dicha normativa con los requisitos aplicables al automóvil y con la determinación de la fecha a partir de la cual es obligatoria la inspección técnica periódica?

6) En caso de respuesta afirmativa a la quinta cuestión, ¿debe considerarse que tal obstáculo a los intercambios es proporcionado respecto al objetivo perseguido por la normativa nacional en materia de expedición de permisos de circulación en blanco, si dicha normativa no admite prueba alguna del carácter nuevo del vehículo? ¿Tiene relevancia para la respuesta a esta cuestión el hecho de que un importador paralelo pueda convenir con su proveedor en otro Estado miembro que éste solicite, tras la expedición del permiso de circulación extranjero, la suspensión de la autorización así concedida y que levante dicha suspensión cuando el importador paralelo solicite una matrícula en el país de importación?»

IV. La respuesta a las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión

28. Mediante la primera cuestión, el Juez remitente pregunta si, para apreciar si una normativa nacional adoptada el 9 de diciembre de 1994 constituye un reglamento técnico sujeto a la obligación de notificación establecida por la Directiva 83/189, es preciso aplicar sólo las disposiciones de dicha Directiva o, por el contrario, las disposiciones de dicha Directiva en su versión modificada por la Directiva 94/10.

29. Los motivos subyacentes en la primera pregunta son fáciles de comprender. La Directiva 94/10 fue adoptada el 23 de marzo de 1994. Sin embargo, conforme a una práctica corriente, fijaba un plazo en el que los Estados miembros debían poner en vigor las disposiciones necesarias para atenerse a ella. Este plazo —comúnmente denominado «plazo de adaptación del Derecho interno»— expiraba el 1 de julio de 1995.

Pues bien, en el caso de autos, el Reglamento controvertido fue adoptado el 9 de diciembre de 1994, es decir, *después* de la adopción de la Directiva 94/10, aunque *antes* de la expiración del plazo para atenerse a ella.

De este modo, el Juez remitente busca identificar la versión de la Directiva 83/189 respecto de la cual hay que examinar si el Reglamento controvertido constituye un reglamento técnico y, en su caso, si está sujeto a la obligación de notificación enunciada en dicho texto.

30. En mi opinión, la respuesta a la primera cuestión prejudicial deriva de dos disposiciones del Tratado CE.

Por una parte, el artículo 189, párrafo tercero, del Tratado CE (actualmente artículo 249 CE, párrafo tercero) dispone que «La directiva obligará al Estado miembro destinatario en cuanto al resultado que deba conseguirse, dejando, sin embargo, a las autoridades nacionales la elección de la forma y de los medios».

De este texto resulta «[...] que los Estados destinatarios están obligados, en virtud de la Directiva, a conseguir un resultado, obligación que debe cumplirse al expirar el plazo fijado por la propia Directiva». [14]

Por otra parte, en virtud del artículo 191 del Tratado CE (actualmente artículo 254 CE), las directivas dirigidas a todos los Estados miembros entrarán en vigor en la fecha que ellas fijen o, a falta de ella, a los veinte días de su publicación. Las demás directivas surtirán efecto a partir de su notificación a los Estados destinatarios. [15]

31. De manera esquemática, puede considerarse que las citadas disposiciones, así como la propia Directiva, imponen a los Estados miembros dos series de obligaciones sucesivas: en primer lugar, una «obligación de adaptación del Derecho interno» y, seguidamente, una «obligación de ejecución» de la Directiva.

32. Según la fórmula consagrada, la «obligación de adaptación del Derecho interno» exige que los Estados miembros adopten y pongan en vigor la totalidad de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la directiva en el plazo señalado. Los Estados miembros están obligados a tomar las medidas necesarias para garantizar que se alcance el resultado prescrito por la Directiva antes de la expiración del plazo de adaptación del Derecho interno. Dicha obligación implica, en particular, que integren, en su ordenamiento jurídico interno, las disposiciones «materiales» de la Directiva, es decir, las disposiciones de la Directiva que no sean las que se refieren a la obligación y al plazo de adaptación del Derecho interno.

Conforme al artículo 191 del Tratado, los Estados miembros tienen la obligación de adaptar su Derecho interno en la fecha en

14 — Sentencia de 19 de enero de 1982, Becker (8/81, Rec. p. 53), apartado 18.

15 — Antes de ser modificado por el Tratado de la Unión Europea, el artículo 191 del Tratado CEE establecía que todas las directivas surtían efecto a partir de la fecha de su notificación a sus destinatarios.

que entra en vigor la Directiva [16] —es decir, la fecha de su notificación, la fecha que ella fije o, a falta de ella, veinte días después de su publicación en el Diario Oficial. Además, conforme al artículo 189, párrafo tercero, del Tratado, la obligación de adaptación perdura durante todo el plazo fijado por la Directiva a este efecto.

Por otra parte, en la sentencia Inter-Environnement Wallonie, antes citada, el Tribunal de Justicia dedujo de la obligación de adaptación del Derecho interno determinados límites a la libertad legislativa de los Estados miembros durante el plazo de adaptación del Derecho interno a las Directivas comunitarias. [17]

En efecto, tras haber recordado «[...] que una Directiva produce efectos jurídicos para el Estado miembro destinatario desde el momento de su [entrada en vigor]», [18] el Tribunal de Justicia declaró que: «[...] de la aplicación del párrafo segundo del artículo 5, en relación con el párrafo tercero del artículo 189 del Tratado, así como de la propia Directiva, se deduce que durante dicho plazo [los Estados miembros] deben abstenerse de adoptar disposiciones que puedan comprometer gravemente el resultado prescrito por la Directiva». [19]

16 — Véanse, en este sentido, las conclusiones del Abogado General Sr. Jacobs, que precedieron a la sentencia de 18 de diciembre de 1997, Inter-Environnement Wallonie (C-129/96, Rec. p. I-7411), punto 30. Sin embargo, una parte de la doctrina estima que la obligación de adaptación nace en la fecha de *adopción* de la Directiva: véase Tomasevic, D., «La situation des particuliers durant le délai de transposition des directives européennes», en *Journal des tribunaux de droit européen*, 1998, p. 184, punto 12.

17 — Véanse igualmente, sobre este extremo, las conclusiones del Abogado General Sr. Mancini en el asunto en el que recayó la sentencia de 11 de junio de 1987, Teuling (30/85, Rec. p. 2497), punto 7.

18 — Sentencia Inter-Environnement Wallonie, antes citada, apartado 41.

19 — *Ibidem*, apartado 45.

33. En cuanto a la «obligación de ejecución», ésta exige que los Estados miembros se atengan al *contenido* o al *objeto* del resultado prescrito por la Directiva comunitaria. Los Estados miembros, como asimismo las autoridades competentes y las personas afectadas, están obligadas a aplicar y a respetar las disposiciones materiales de la Directiva en las situaciones que ella regula. Dicha obligación deriva de las medidas de adaptación tomadas por los Estados miembros o, a falta de ellas, del efecto directo que eventualmente pueda atribuirse a las disposiciones pertinentes de la Directiva de que se trate.

Sin embargo, en virtud del artículo 189, párrafo tercero, del Tratado, la obligación de ejecución únicamente nace, en principio, al expirar el plazo de adaptación fijado por la propia Directiva. [20]

En efecto, en la sentencia Becker, antes citada, el Tribunal de Justicia declaró que «Resulta de este texto [el artículo 189, párrafo tercero, del Tratado] que los Estados destinatarios están obligados, en virtud de la Directiva, a conseguir un resultado, obligación que debe cumplirse *al expirar el plazo fijado por la propia Directiva*». [21]

20 — Salvo en el supuesto de que un Estado miembro hubiese adaptado su Derecho interno a la Directiva *antes* de expirar el plazo de adaptación. En ese caso, la obligación de ejecución únicamente resultaría de las medidas nacionales de adaptación y surtiría efecto a partir de la fecha señalada por dichas medidas.

21 — Sentencia Becker, antes citada, apartado 18 (el subrayado es mío). Véanse asimismo, en el mismo sentido, la sentencia de 5 de abril de 1979, Ratti (148/78, Rec. p. 1629), apartado 44, y las conclusiones del Abogado General Sr. Jacobs que precedieron a la sentencia de 10 de noviembre de 1992, Hansa Fleisch Ernst Mundt (C-156/91, Rec. p. I-5567), punto 22. Véase también, en la doctrina, Prechal, S., *Directives in European Community Law*, 1995, p. 24.

Además, en la sentencia Inter-Environnement Wallonie, antes citada, el Tribunal de Justicia consideró que:

«Habida cuenta de que este plazo [de adaptación del Derecho interno] tiene por objeto, en particular, proporcionar a los Estados miembros el tiempo necesario para adoptar las medidas de adaptación de su Derecho interno, no puede reprocharseles la no adaptación de su ordenamiento jurídico a la Directiva antes de expirar dicho plazo.

[...]

A este respecto, [...] *los Estados miembros no están obligados a adoptar tales medidas antes de expirar el plazo de adaptación del Derecho interno [...]*». [22]

34. En mi opinión, mi interpretación de las disposiciones del artículo 189, párrafo tercero, del Tratado está también confirmada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia sobre el efecto directo de las Directivas comunitarias. [23]

En efecto, es sabido que el principal fundamento del reconocimiento del efecto directo de las Directivas por el Tribunal de Justicia reside en el comportamiento del Estado miembro autor del incumplimiento. Así, el Tribunal de Justicia ha considerado que «[...] el Estado miembro que no haya adoptado dentro de plazo, las medidas de ejecución que impone la Directiva, no puede oponer a los particulares su propio incumplimiento de las obligaciones que la Directiva implica». [24] A través de esta jurisprudencia, el Tribunal de Justicia pretende «[...] evitar que el Estado pueda sacar ventajas de haber ignorado el Derecho comunitario». [25] En concreto, ha estimado que: «Sería inaceptable [...] que el Estado al que el legislador comunitario exige que adopte determinadas normas, destinadas a regular sus relaciones —o las de los organismos estatales— con los particulares y a conferir a éstos el beneficio de determinados derechos, pudiera invocar el incumplimiento de sus obligaciones con objeto de privar a los particulares del beneficio de dichos derechos». [26]

Pues bien, según reiterada jurisprudencia, el Tribunal de Justicia ha considerado «[...] que los particulares sólo pueden invocar una Directiva ante los órganos jurisdiccionales nacionales *cuando haya vencido el plazo fijado para adaptar a ésta el Derecho nacional*». [27] Las implicaciones de esta jurisprudencia coinciden con la conclusión a que llegó la sentencia del Tribunal de Justicia en Inter-Environnement Wallonie, antes citada: hasta que no haya expirado el

22 — Apartados 43 y 45 (el subrayado es mío).

23 — Para más detalles sobre el efecto directo de las Directivas, me permito remitir a las conclusiones que he presentado el 11 de enero de 2000 en el asunto Linster (C-287/98, Rec. p. I-6917, p. I-6920).

24 — Sentencia Ratti, antes citada, apartado 22.

25 — Sentencia de 26 de febrero de 1986, Marshall (152/84, Rec. p. 723), apartado 49.

26 — Sentencia de 14 de julio de 1994, Faccini Dori (C-91/92, Rec. p. I-3325), apartado 23.

27 — Sentencia de 3 de marzo de 1994, Vaneetveld (C-316/93, Rec. p. I-763), apartado 16 (el subrayado es mío).

plazo de adaptación, no puede considerarse que un Estado miembro es «autor del incumplimiento» debido al hecho de no haber adaptado su ordenamiento jurídico interno a la Directiva.[28]

35. En el presente asunto, el Juez remitente pregunta si, para apreciar si el Reglamento controvertido constituye un reglamento técnico sujeto a la obligación de notificación establecida por la Directiva 83/189, procede aplicar las disposiciones de esta Directiva, en su versión modificada por la Directiva 94/10.

A este respecto, es preciso observar que, si el Reglamento controvertido debiera ser calificado de «reglamento técnico» en el sentido de la Directiva 94/10, dicha calificación resultaría de las disposiciones *materiales* de esta Directiva. En otras palabras, la eventual obligación de notificar el Reglamento controvertido a la Comisión con arreglo a la Directiva 94/10 está incluida exclusivamente en lo que he denominado la «obligación de ejecución» de la Directiva 94/10.

Pues bien, en la fecha de adopción del Reglamento controvertido, el 9 de diciembre de 1994, la Directiva 94/10 no imponía a los Estados miembros ninguna «obligación de ejecución», puesto que el plazo de adaptación del Derecho interno a dicho texto aún no había vencido. En virtud del artículo 189, párrafo tercero, del Tratado, tal obligación sólo nace a partir de la fecha en la que expira dicho plazo de adaptación del Derecho interno, o sea, el 1 de julio de 1995. Antes de dicho vencimiento, las únicas obligaciones que incumbían a los Estados miembros eran las derivadas de lo que he denominado la «obligación de adaptación» a la Directiva 94/10.

36. En estas circunstancias, no puede reprocharse a las autoridades neerlandesas no haber examinado y, en su caso, no haber notificado el Reglamento controvertido con arreglo a las disposiciones de la Directiva 94/10.

37. Por lo tanto, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la primera cuestión prejudicial que, para apreciar si una normativa nacional adoptada el 9 de diciembre de 1994 constituye un reglamento técnico sujeto a la obligación de notificación establecida por la Directiva 83/189, únicamente hay que aplicar las disposiciones de esta Directiva y no las disposiciones de ésta en su versión modificada por la Directiva 94/10.

38. Mi conclusión sería evidentemente diferente si el Reino de los Países Bajos hubiese tomado las medidas necesarias para la adaptación de su Derecho interno a la Directiva 94/10 *antes* de la adopción del Reglamento controvertido. En efecto, en ese caso, su eventual calificación de «reglamento técnico», así como la eventual

28 — Esta interpretación también queda confirmada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa al artículo 169 del Tratado CE (actualmente artículo 226 CE). En efecto, como acertadamente señala el Abogado General Sr. Jacobs en sus conclusiones que precedieron a la sentencia Inter-Environnement Wallonie, antes citada: «[...] en sus numerosas sentencias en procedimientos con arreglo al artículo 169 del Tratado relativos a la no adaptación del Derecho interno a Directivas, el Tribunal de Justicia, a la hora de declarar el incumplimiento por los Estados miembros de sus obligaciones derivadas del Derecho comunitario, ha definido siempre ese incumplimiento como la falta de adopción de las medidas de adaptación necesarias *dentro del plazo señalado*» (punto 16).

obligación de notificarlo a la Comisión, sólo deberían ser apreciadas respecto de las medidas neerlandesas de adaptación de su Derecho y nacerían a partir de la fecha señalada por dichas disposiciones.

Sin embargo, ante la inexistencia de indicación relativa a dicha «anticipada» adaptación del Derecho neerlandés a la Directiva 94/10, examinaré la cuestión de si el Reglamento controvertido constituye un reglamento técnico a la luz de las disposiciones de la Directiva 83/189.

Sobre la segunda cuestión

39. Habida cuenta de la respuesta antes propuesta, la segunda cuestión planteada por el Nederlandse Raad van State carece de objeto.

Sobre la tercera cuestión

40. Mediante la tercera cuestión, el Juez remitente pregunta si la fecha de la primera puesta en circulación vial del vehículo constituye una especificación técnica con arreglo a la Directiva 83/189 y si la norma nacional que determina su modo de fijación es un reglamento técnico a efectos de dicha Directiva.

Además, resulta de los fundamentos de Derecho de la resolución de remisión [29] que el Nederlandse Raad van State pretende igualmente saber si el Estado miembro que ha adoptado tal normativa está obligado a notificarla a la Comisión con arreglo al artículo 8 de la Directiva 83/189 o si está exento de dicha obligación en virtud del artículo 10 de esta Directiva.

Sobre la calificación de reglamento técnico

41. En mis conclusiones que precedieron a la sentencia de 11 de mayo de 1999, Albers y otros, [30] expuse que los propios términos del artículo 1, puntos 1 y 5, de la Directiva 83/189 estaban redactados de manera suficientemente clara, precisa y general para poder aplicarse a los distintos supuestos que se presentan en el marco de peticiones de decisión prejudicial. También identifiqué todos los elementos que deben tomarse en consideración a la hora de aplicar la definición de «reglamento técnico» establecida en dicho texto.

29 — Véanse las páginas 10 y 16 de la versión francesa.

30 — Asuntos acumulados C-425/97 a C-427/97, Rec. p. I-2947, puntos 15 a 19.

42. Así, de las citadas disposiciones de la Directiva 83/189 y de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en la materia [31] se deduce que:

— *por lo que se refiere al contenido de la normativa nacional:* se trata de un conjunto de indicaciones formalizadas relativas a las características de un producto;

— *por lo que se refiere a su autor:* debe emanar de una autoridad nacional distinta de una autoridad local;

— *por lo que se refiere a su efecto:* debe ser obligatoria de hecho o de Derecho, y producir efectos jurídicos; [32]

— *por lo que se refiere a la sanción por su incumplimiento:* debe cumplirse so pena de prohibición de la comercialización o utilización del producto en el territorio del Estado miembro o en una parte importante de este Estado. En otras palabras, sólo una normativa nacional que puede «obstaculizar directa o indirectamente, actual o potencialmente, los intercambios intracomunitarios de mercancías» [33] puede calificarse de reglamento técnico en el sentido de la Directiva 83/189.

43. Considero, a diferencia de lo sostenido por la mayor parte de los intervinientes en el presente asunto, [34] que el Reglamento controvertido cumple efectivamente los requisitos que se enumeran más adelante.

44. *En primer lugar,* los vehículos son productos de la industria del automóvil y, por ello, son «productos de fabricación industrial» con arreglo al artículo 1, punto 7, de la Directiva 83/189.

45. *En segundo lugar,* de conformidad con el artículo 1, punto 1, de la Directiva 83/189, la fecha de la primera autorización para la puesta en circulación vial del vehículo constituye una indicación formal que figura en un documento administrativo

31 — En particular, las sentencias CIA Security International y Bic Benelux, antes citadas.

32 — Véase la sentencia CIA Security International, antes citada, apartados 29 y 30.

33 — Sentencia Bic Benelux, antes citada, apartado 19.

34 — Véanse las observaciones del Gobierno austriaco (pp. 6 y 7 de la versión francesa); las observaciones del Gobierno belga (p. 2); las observaciones del Gobierno francés (puntos 6.1 a 6.3); las observaciones del Gobierno neerlandés (puntos 87 a 93) y las observaciones de la Comisión (puntos 66 a 71).

(el permiso de circulación) que define determinadas características del producto (el vehículo). Constituye un elemento distintivo, reconocible, que permite identificar el vehículo e individualizarlo en relación con cualquier otro.

Así, la fecha de la primera autorización de puesta en circulación del vehículo determina la fecha en la que las autoridades competentes autorizaron oficialmente la utilización a la que estaba destinado el producto, así como el período eventual durante el cual era objeto de tal utilización. Por otra parte, esta fecha condiciona determinadas exigencias relativas a la «utilización del producto», tales como la obligación de someter el vehículo a inspección técnica periódica. En efecto, según la Directiva 96/96/CE, [35] dicha obligación prescribe, en principio, a los cuatro años a partir de la «fecha de primera entrada en servicio» del vehículo. [36]

Además, las disposiciones del Reglamento controvertido demuestran que la fecha de la primera autorización de circulación del vehículo constituye el reflejo directo de determinados datos técnicos relativos a la *antigüedad* del vehículo. En efecto, según dicho Reglamento, la determinación de la fecha de la primera puesta en circulación de un vehículo depende de elementos técnicos, tales como:

a) la existencia o la inexistencia de «signos evidentes de uso» del vehículo;

b) el carácter nuevo o usado del vehículo;

c) el cómputo de los kilómetros recorridos que, según el caso, sea inferior o superior a 2.500 km, y

d) la existencia o inexistencia de una matriculación anterior en los Países Bajos o en el extranjero, así como la duración eventual de dicha matriculación. [37]

46. *En tercer lugar,* el Reglamento controvertido fue adoptado por el Ministro de Transportes y Obras Públicas neerlandés. [38] Por lo tanto, emana de una autoridad nacional, distinta de una autoridad local.

35 — Directiva del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO 1997, L 46, p. 1).

36 — Este plazo puede ser reducido a un año según la categoría de los vehículos de que se trate: véase el Anexo I de la Directiva 96/96.

37 — A este respecto, es significativo comprobar que la fecha de la primera autorización de puesta en circulación vial de un vehículo figura en la parte I de los permisos de circulación neerlandeses, que contienen los «datos técnicos detallados» del vehículo (véanse los puntos 43 y 44 de las observaciones del Gobierno neerlandés).

38 — Véase la página 4 de la versión francesa de la resolución de remisión.

47. *En cuarto lugar,* no cabe duda alguna de que el Reglamento controvertido contiene disposiciones cuya observancia es obligatoria para la comercialización y utilización de vehículos en el territorio neerlandés. En efecto, una persona física o jurídica que se niegue a atenerse al procedimiento de matriculación por el cual la DW determina la fecha de la primera autorización de puesta en circulación no puede comerciar o utilizar el vehículo lícitamente en el territorio de los Países Bajos. Por lo tanto, el Reglamento controvertido constituye una medida que puede obstaculizar directa o indirectamente, actual o potencialmente, los intercambios intracomunitarios de mercancías. [39]

48. En consecuencia, de las consideraciones que anteceden se deduce que el Reglamento controvertido debe ser calificado de «reglamento técnico» con arreglo al artículo 1, punto 5, de la Directiva 83/189.

49. Sin embargo, en sus observaciones escritas, algunas de las partes intervinientes alegan que la matriculación de vehículos forma parte de las prerrogativas de los poderes públicos de los Estados miembros. Aducen que, las disposiciones nacionales en materia de matriculación de vehículos tienen como objetivo principal permitir a las autoridades competentes la identificación de las personas que cometen infracciones del Código de la Circulación y adoptar las sanciones requeridas. En consecuencia, tales disposiciones son ajenas al ámbito de aplicación de la Directiva 83/189.

No puede acogerse esta argumentación.

En efecto, en la sentencia Lemmens, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que «[...] nada indica en la Directiva [83/189] que por pertenecer al ámbito del Derecho penal los reglamentos técnicos en el sentido de su artículo 1 estén exentos de la obligación de notificación y que su ámbito de aplicación se limite a los productos destinados a usos que no están sometidos a las prerrogativas de los poderes públicos. A este respecto [...] [la] Directiva [83/189] se aplica a los reglamentos técnicos con independencia de los motivos que justificaron su adopción». [40]

50. Por consiguiente, me queda por examinar si las autoridades neerlandesas estaban

39 — Además, resulta de la resolución de remisión (pp. 17 y 18 de la versión francesa), que el Reglamento controvertido puede tener otras repercusiones sobre la libre circulación de mercancías. En efecto, parece que, en algunos Estados miembros, los fabricantes de automóviles exigen a los revendedores que forman parte de su red oficial de distribución matricular, desde la salida de fábrica, los vehículos que están destinados a ser revendidos a importadores paralelos. Así, a diferencia de los revendedores oficiales, los importadores paralelos sólo pueden obtener de dichos revendedores vehículos que ya han sido matriculados en el país de exportación. Pues bien, el Reglamento controvertido supedita la expedición de los permisos de circulación «en blanco» —es decir, permisos que no contienen ninguna indicación acerca de una matriculación anterior— al requisito expreso de que el vehículo no haya sido matriculado anteriormente fuera de los Países Bajos *durante más de dos días.* El Nederlandse Raad van State dedujo de estas circunstancias que el Reglamento controvertido tiene por efecto hacer que las importaciones paralelas de vehículos sean más difíciles que las importaciones oficiales (véase el tenor literal de la cuarta cuestión prejudicial).

40 — Sentencia de 16 de junio de 1998 (C-226/97, Rec. p. I-3711), apartado 20.

obligadas a notificar el Reglamento controvertido a la Comisión con arreglo al artículo 8 de la Directiva 83/189 o si estaban exentas de esta obligación en virtud del artículo 10 de dicha Directiva.

Sobre la obligación de notificación

51. Con carácter preliminar, me parece útil comprobar si Snellers está efectivamente autorizada a invocar la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en el asunto CIA Security International ante el órgano jurisdiccional de remisión.

52. En efecto, es sabido que en la sentencia Lemmens, antes citada, el Tribunal de Justicia tuvo que delimitar el alcance del efecto directo del artículo 8 de la Directiva 83/189.

El asunto Lemmens se refería a una normativa nacional que regulaba las requisitos que deben cumplir los alcoholímetros utilizados por la policía judicial en el marco de las pruebas de detección alcohólica. Se había pedido al Tribunal de Justicia que determinara las consecuencias de la falta de notificación de dicha normativa sobre los procedimientos penales incoados contra conductores inculpados de conducir en estado de embriaguez y para los cuales la prueba de detección alcohólica había sido obtenida a través de dichos alcoholímetros.

En esa ocasión, el Tribunal de Justicia declaró que: «[...] si bien la falta de notificación de reglamentos técnicos, que constituye un vicio de procedimiento en su adopción, hace que no puedan aplicarse éstos en la medida en que obstaculizan la utilización o la comercialización de un producto que no se ajusta a esos reglamentos, *por el contrario, no hace ilegal toda utilización de un producto que se ajuste a los reglamentos no notificados*». [41]

En efecto, el Tribunal de Justicia señaló que las normas nacionales aplicadas al inculpado en el litigio principal —es decir, las normas que prohíben conducir en estado de embriaguez y las que obligan al conductor a insuflar su aliento en un alcoholímetro— eran diferentes de aquellas que, por su falta de notificación, no podían oponerse contra los particulares. El Tribunal hizo observar así que «la utilización del producto por los poderes públicos, en un asunto como el de autos, no puede suponer un obstáculo a los intercambios que pudiera haberse evitado si se hubiera seguido el procedimiento de notificación». [42]

53. Resulta de la sentencia Lemmens, antes citada, que los efectos de la sentencia

41 — *Ibidem*, apartado 35 (el subrayado es mío).
42 — *Ibidem*, apartado 36.

pronunciada en CIA Security International están limitados únicamente a las personas que justifiquen un *interés directo* en que los reglamentos técnicos nacionales no notificados a la Comisión sean controlados en base a la Directiva 83/189.

54. Pues bien, en el caso de autos, me parece que Snellers justifica tal interés. En efecto, procedió a la importación paralela de un vehículo y solicitó su matriculación en los Países Bajos. Además, considera que las normas aplicables en materia de procedimiento de matriculación tienen por efecto reducir el valor de reventa del vehículo y, por lo tanto, constituyen un obstáculo a la libre circulación de mercancías. Por consiguiente, Snellers tiene un interés directo y manifiesto en que los reglamentos técnicos contenidos en el Reglamento controvertido sean controlados sobre la base de la Directiva 83/189.

55. Dicho esto, considero que el Reglamento controvertido no puede entrar en el ámbito de aplicación de la exención de la obligación de notificación prevista por el artículo 10 de la Directiva 83/189.

56. En efecto, por lo que conozco, no existe ningún texto de Derecho comunitario que regule, directa o indirectamente, el modo de determinación de la fecha de la primera puesta en circulación vial de vehículos.

57. En la vista ante el Tribunal de Justicia, el Gobierno neerlandés se refirió no obstante a las disposiciones de la Directiva 1999/37/CE relativa a los documentos de matriculación de los vehículos. [43]

Esta Directiva tiene por objeto armonizar la presentación y el contenido del permiso de circulación para facilitar su comprensión y contribuir así, para los vehículos matriculados en un Estado miembro, a su libre circulación vial en el territorio de los demás Estados miembros. [44] Los Anexos I y II de este texto [45] establecen que el permiso de circulación debe contener, en particular, la «fecha de la primera matriculación del vehículo».

Basándose en los citados Anexos, el Gobierno neerlandés sostuvo que la Directiva 1999/37 tenía por efecto suprimir la libertad de los Estados miembros sobre las modalidades para determinar la fecha de la primera puesta en circulación de vehículos en su territorio. Por el contrario, el Gobierno francés considera que la Directiva 1999/37 se limita a imponer la obligación de indicar la fecha de la primera matriculación del vehículo en el permiso de circulación, pero no tiene por objeto regular la *manera* en que los Estados miembros

43 — Directiva del Consejo, de 29 de abril de 1999 (DO L 138, p. 57).

44 — Véase el tercer considerando de la Directiva 1999/37.

45 — Véase el punto V, B, de los Anexos I y II.

deben fijar dicha fecha en sus respectivas legislaciones.

58. Sin embargo, considero que el Tribunal de Justicia no debe resolver este debate para determinar si las autoridades neerlandesas estaban exentas o no de la obligación de notificación establecida en la Directiva 83/189.

En efecto, basta con señalar que la Directiva 1999/37 fue adoptada por el Consejo *el 29 de abril de 1999*, es decir, mucho después de la adopción del Reglamento controvertido (el 19 de diciembre de 1994). Por lo tanto, en la fecha de adopción de este Reglamento, la Directiva 1999/37 no imponía ninguna obligación que debiera cumplir el Gobierno neerlandés.

59. En estas circunstancias, estimo que las autoridades neerlandesas estaban obligadas a notificar el Reglamento controvertido a la Comisión con arreglo al artículo 8 de la Directiva 83/189.

60. En consecuencia, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la tercera cuestión prejudicial que, la fecha de la primera autorización de puesta en circulación vial de un vehículo constituye una especificación técnica en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 83/189 y que la normativa nacional que determina su modo de fijación constituye un reglamento técnico con arreglo al artículo 1, punto 5, de dicha Directiva. También invito al Tribunal de Justicia a que declare que el Estado miembro que adopte una normativa nacional como la anteriormente descrita está obligado a notificarla a la Comisión con arreglo al artículo 8 de la Directiva 83/189.

Sobre las demás cuestiones

61. Se deduce de la resolución de remisión que las demás cuestiones formuladas por el Nederlandse Raad van State sólo se plantean ante el Tribunal de Justicia para el caso de que las cuestiones prejudiciales segunda o tercera obtuviesen una respuesta negativa.[46] Habida cuenta de la respuesta afirmativa que he propuesto para estas últimas, no es necesario pronunciarse sobre si los artículos 30 y 36 del Tratado se oponen a una normativa nacional como la controvertida en el procedimiento principal.

46 — En efecto, en su resolución de remisión, el Nederlandse Raad van State indicó expresamente: «Si [el Reglamento controvertido] debiera haber sido notificado y dado que no fue así, teniendo en cuenta la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto 194/94 (Securitel), deberá no ser aplicado. Para el caso de que la respuesta a la cuestión 2 o 3 resulte que no era necesario notificar [el Reglamento controvertido], habrá que examinar si constituye una restricción a los intercambios comerciales prohibida por el artículo 30 del Tratado CE» (p. 16 de la versión francesa).

Conclusión

62. Sobre la base de las consideraciones que anteceden, propongo al Tribunal de Justicia que declare:

«1) Sin perjuicio de las medidas de adaptación del Derecho interno adoptadas por el Estado miembro de que se trata, para apreciar si una normativa nacional adoptada el 9 de diciembre de 1994 constituye un reglamento técnico sujeto a la obligación de notificación establecida por la Directiva 83/189/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas, procede aplicar la versión de esta Directiva modificada por la Directiva 88/182/CEE del Consejo, de 22 de marzo de 1988, con exclusión de su versión modificada por la Directiva 94/10/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de marzo de 1994.

2) La fecha de la primera autorización de puesta en circulación vial de un vehículo constituye una especificación técnica en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 83/189, en su versión modificada por la Directiva 88/182, y la normativa nacional que determina su modo de fijación es un reglamento técnico con arreglo al artículo 1, punto 5, de dicha Directiva. El Estado miembro que adopte una normativa nacional como la anteriormente descrita está obligado a notificarla a la Comisión con arreglo al artículo 8 de la Directiva 83/189, en su versión modificada por la Directiva 88/182.»