embargo, por el artículo 36 del Tratado en la medida en que, por tratarse de vehículos puestos en circulación antes de esta matrícula, esa misma exigencia es necesaria para garantizar la protección de la salud y de la vida de las personas y, por lo demás, su aplicación no supone discriminación alguna según sean nacionales o importados los vehículos afectados.

Es en todo caso inadmisible a la vista de los artículos antes mencionados la exigencia de un control técnico que se refiera tan sólo a obtener del poseedor de un vehículo importado una nueva declaración escrita relativa a las condiciones de utilización del vehículo.

2. La percepción de derechos en caso de control técnico obligatorio en infracción de los artículos 30 y siguientes del Tratado es en sí misma contraria al Tratado.

3. La percepción de derechos en caso de un control técnico previo a la matrícula de un vehículo importado, lícita conforme al artículo 36 del Tratado, es conforme al Tratado cuando su importe no sea superior a los derechos que en las mismas circunstancias recaen sobre un vehículo de fabricación nacional.

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. G. FEDERICO MANCINI presentadas el 7 de mayo de 1986 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

1. En el procedimiento en que litigan el Sr. Bernhard Schloh y la SPRL Auto contrôle technique, el Juez de Paz del tercer cantón de Schaerbeek (Bélgica) solicita al Tribunal de Justicia que interprete los artículos 30 y 13 del Tratado CEE en relación con lo que establece la legislación belga para la homologación y matrícula de vehículos extranjeros. En concreto, el Juez *a quo* quiere saber si son compatibles con el Tratado las normas nacionales con arreglo a las cuales los vehículos automóviles procedentes de otro Estado miembro y provistos de certificado de conformidad están sujetos a controles técnicos y si, por estos últimos, es conforme a Derecho la percepción de tasas.

A principios de 1979, el señor Schloh, ciudadano alemán residente en Bélgica y funcionario del Consejo de las Comunidades Europeas, adquirió en la República Federal de Alemania un vehículo automóvil de uso múltiple (es decir, utilizable para el transporte de personas y cosas) de marca Ford y modelo Granada que, por lo que parece, fue puesto en circulación por primera vez el 19 de enero del mismo año. Con intención de importar el vehículo a su lugar de residencia, el señor Schloh obtuvo, con fecha 13 de

* Traducido del italiano.

febrero de 1979, de la SA Ford Motor Company de Amberes, un certificado de conformidad con el tipo homologado en Bélgica. El 20 de marzo siguiente, presentó el vehículo en las instalaciones de la sociedad Auto contrôle technique, que es la entidad habilitada por el Ministerio de Comunicaciones para la inspección técnica necesaria para la matrícula. La operación, por la que el propietario del vehículo pagó tasas por importe de 500 francos belgas, tuvo lugar el 22 de marzo de 1979.

Cuatro días después, el señor Schloh fue requerido para someter el vehículo a un segundo control y se le advirtió que, en tal ocasión, tenía que presentar la declaración relativa al uso del vehículo. Mediante carta de fecha 2 de abril de 1979, hizo llegar a la sociedad dicha declaración; observó, sin embargo, que el control que se pretendía le parecía abusivo y solicitó que se practicara después del 23 de abril. Auto contrôle technique le respondió el 30 de mayo de 1979 subrayando que, de acuerdo con la normativa vigente, el vehículo debía someterse a inspección técnica «no obstante el control efectuado para obtener el certificado de conformidad el 22 de marzo de 1979». La nueva inspección tuvo lugar el 11 de junio y, como resultado, previo pago de otros 500 francos, al señor Schloh se le entregó un permiso de circulación válido para cuatro años.

Pero el mismo día se dirigió al Ministerio de Comunicaciones requiriéndole que comprobase si el doble control técnico de un vehículo nuevo era en verdad conforme con la legislación belga y reservándose en todo caso el derecho de comprobar la compatibilidad de esta última con el Derecho comunitario mediante el procedimiento al que se refiere el artículo 177 del Tratado CEE. Con fecha 17 de agosto de 1979, el Ministerio le respondió afirmando la corrección del procedimiento seguido: todo vehículo importado en estado usado —afirmó— debía someterse a un control técnico antes de la matriculación, mientras que para los vehículos mixtos estaba previsto un segundo control «antes de volver a ponerse en circulación a nombre del nuevo poseedor» y, por ende, «después de matriculados». Igualmente debía considerarse legítima la exigencia de una declaración sobre el uso del vehículo y el pago de unos derechos.

En este punto, el señor Schloh decidió recurrir a las vías legales. Dirigiéndose sin éxito al Conseil d'État y al Juez de Paz del cuarto cantón de Bruselas (ambos recursos, si bien por distintas razones, fueron declarados inadmisibles) ejercitó la acción a que se refiere el presente procedimiento demandando a Auto contrôle technique ante el Juez de Paz del tercer cantón de Schaerbeek para obtener la restitución de las sumas pagadas con ocasión de los dos controles. Por ser competente en última instancia a tenor del artículo 617, apartado 1, del Code judiciaire (litigios de cuantía inferior a 15 000 francos belgas) el Juez suspendió el procedimiento y, con base en el artículo 177 del Tratado CEE, sometió al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Los artículos 30 y/o 13 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, ¿han de interpretarse de forma que:

— una disposición legal de un Estado miembro que exige que un vehículo nuevo del tipo "vehículo de uso múltiple", construido e importado de otro Estado miembro y al que se concede permiso de circulación, y que ha sido sometido a una comprobación/control técnico por tratarse

de un vehículo de uso múltiple, es una medida de efecto equivalente a restricciones cuantitativas a la importación (artículo 30) y/o

— la misma disposición legal de un Estado miembro que exige para las dos comprobaciones/controles técnicos el doble pago de determinada cantidad es una tasa de efecto equivalente a derechos de aduana (artículo 13)?

2) Los artículos 30 y/o 13 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea ¿han de interpretarse de forma tal que:

— una disposición legal de un Estado miembro que exige que un vehículo nuevo (del tipo "vehículo de uso múltiple" o no), construido e importado de otro Estado miembro, con permiso de circulación y provisto de un certificado de conformidad, debe ser sometido a una comprobación/control técnico, es una medida de efecto equivalente a restricciones cuantitativas a la importación (artículo 30) y/o

— la misma disposición legal de un Estado miembro que exige para esta comprobación/control técnico el pago de determinada cantidad es una tasa de efecto equivalente a derechos de aduana (artículo 13)?

2. Para una mejor comprensión de las cuestiones, es útil resumir la legislación belga vigente en el momento de los hechos y recordar la normativa comunitaria correspondiente. La primera está compuesta por el Real Decreto de 31 de diciembre de 1953, varias veces modificado, que regula la matrícula de los vehículos (*Moniteur belge*, 9.1.1954) y por el Real Decreto de 15 de marzo de 1968, que contiene el régimen general de las condiciones técnicas que deben satisfacer los vehículos automóviles y sus remolques (*Moniteur belge*, 28.3.1968).

Resulta de estas normas que la matrícula con placa belga de un vehículo importado está sujeta a la presentación de diversos documentos y precedida o seguida de varios controles técnicos, según que el vehículo sea nuevo o usado. En primer lugar, todo vehículo destinado a la circulación debe ser conforme con el prototipo homologado por el Ministerio de Comunicaciones. En el caso de vehículos importados, la prueba de la conformidad puede efectuarse de tres formas. Para los vehículos «nuevos y homologados», puede consistir en el certificado que extiende el fabricante o su agente, mientras que los vehículos nuevos, pero que no se ajustan al prototipo, son sometidos a una inspección individual. Para los vehículos «usados», el propietario debe obtener el certificado de conformidad y presentar el vehículo al organismo de control; después de una inspección para comprobar la conformidad con las disposiciones reglamentarias, este último les entrega el permiso de circulación.

Los dos Decretos obligan a someter a control técnico: a) los vehículos «nuevos» con anterioridad a su primera puesta en circulación, comprendidos los vehículos de uso múltiple y con excepción de los vehículos de uso privado; b) los vehículos que hayan sido objeto de solicitud de matrícula por un nuevo poseedor; c) los vehículos importados (es oportuno señalar que el 1 de abril de 1979, es decir, después de la primera inspección a que se sometió el vehículo de Schloh, la exigencia de someter este tipo de vehículos, con tal que fueran «nuevos», a controles anteriores a la matrícula ha quedado suprimida); d) los vehículos que hayan cambiado

de propietario, comprendidos los vehículos de uso múltiple y con excepción de los destinados a uso privado.

Los vehículos están sujetos, además, a controles técnicos periódicos; tienen éstos una frecuencia anual, pero los vehículos de uso exclusivamente privado quedan libres de ellos durante los primeros cuatro años. La misma exención se aplica a los vehículos de uso múltiple, siempre que el propietario haya realizado una declaración en el momento del primer control técnico.

Se debe recordar, además, que la Directiva-marco y las directivas particulares tienen como objetivo una armonización que se llama «opcional»; los Estados están pues autorizados a mantener en vigor sus normas al lado de las comunitarias (primer y segundo considerandos de la Directiva 70/156). Es posible pues que haya vehículos del mismo tipo con características distintas y que su circulación dentro de la Comunidad encuentre también en un futuro algunos obstáculos. Consciente de ello, la Comisión ha dirigido a los Estados miembros, con fecha 20 de septiembre de 1984, una comunicación referente a «las formalidades de homologación y matrícula de los vehículos importados de otro Estado miembro y su compatibilidad con el Derecho comunitario».

3. La normativa comunitaria se fundamenta en las disposiciones del Tratado sobre circulación de mercancías y la constituyen directivas armonizadoras de las legislaciones nacionales que, en este sector, son más de cincuenta; una de carácter general y las demás relativas a los componentes de los vehículos de motor. La Directiva marco 70/156, de 6 de febrero de 1970 (DO L 42, p. 1; EE 13/01, p. 174), prevé el establecimiento de un procedimiento que permitirá a los constructores obtener en cualquier Estado miembro una homologación CEE que tenga validez en todo el ámbito comunitario, por lo que los vehículos cuya conformidad quede certificada de este modo podrán ser comercializados libremente en todos los Estados. Tal procedimiento se pondrá en vigor sólo en el caso de que todos los componentes y las características que figuran en el certificado de homologación CEE que figura como anexo de la Directiva marco hayan sido armonizados por directivas particulares; y, aún hoy, faltan los neumáticos, los cristales de seguridad, las dimensiones y el peso.

4. He dicho que la normativa belga —como, por lo demás, la de otros Estados miembros— distingue entre vehículos «nuevos» y vehículos «usados». Según la resolución de remisión, resulta que entre las partes del litigio principal se discute sobre el estado del vehículo importado: nuevo a juicio del actor y usado según la demandada. El Juez *a quo* —que, según la jurisprudencia de este Tribunal, es el único órgano competente para valorar los hechos (sentencias de 9 de julio de 1969, asunto 10/69, Portelange, Rec. 1969, p. 315, apartado 5/7; de 23 de enero de 1975, Hulst, asunto 51/74, Rec. 1975, p. 79, apartado 12; de 5 de octubre de 1977, asunto 5/77, Tedeschi, Rec. 1977, p. 1555, apartado 17; de 16 de marzo de 1978, asunto 117/77, Bestuur v/h Algemeen Ziekenfonds, Rec. 1978, p. 825, apartados 6 y 7; de 29 de noviembre de 1978, asunto 83/78, Pigs Marketing Board, Rec. 1978, p. 2347, apartado 25; de 15 de noviembre de 1979, Denkavit Futtermittel GmbH, asunto 36/79, Rec. 1979, p. 3439, aparta do 12; de 14 de febrero de 1980, asunto 53/79,

Damiani, Rec. 1980, p. 273, apartado 5, y, por último, de 20 de marzo de 1986, asunto 35/85, Tissier, Rec. 1986, p. 1207, apartado 9)— ha optado claramente por la primera tesis.

Por lo demás, hay que precisar un punto. El significado de «nuevo» y de «usado» no coincide con el que dan los vocabularios, sino que es, respectivamente, más amplio y más restringido. El caso que nos ocupa entra dentro del campo de las llamadas «importaciones paralelas», es decir, realizadas por sujetos que se abastecen de revendedores del país de producción o de otros países para exportar o reimportar el vehículo hacia un Estado miembro cualquiera (véase auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 7 de junio de 1985, asunto 154/85 R, Comisión contra Italia, Rec. 1985, p. 1753). Ahora bien, con respecto a estas operaciones es cierto que el vehículo puesto en circulación por primera vez no se considera usado, aun cuando alguna administración (la italiana, por ejemplo) lo definen como «usado con cero kilómetros». Aún más: según las normas y la práctica de numerosos Estados miembros, «nuevo», como estado de uso, es incluso el vehículo matriculado provisionalmente en el extranjero (por ejemplo, para la exportación con placa aduanera, que permite su transporte desde el país exportador, pero que no autoriza su circulación, o con la placa de tránsito, que, al contrario, lo permite).

Por tanto, responderé a las cuestiones según la óptica del Juez *a quo*, que considera «nuevo» no en el sentido de «recién salido de fábrica», sino en la acepción que se acaba de precisar; mientras que de los problemas relativos al «vehículo usado» me ocuparé tan sólo por exigencia sistemática.

5. En este procedimiento, han presentado observaciones por escrito la Comisión de las Comunidades Europeas y el Gobierno danés. El Gobierno belga, por su parte, ha respondido a algunas preguntas que le fueron formuladas por el Tribunal.

Desde el punto de vista lógico, conviene examinar, en primer lugar, el problema planteado por la segunda cuestión; es decir, establecer si, con arreglo al Derecho comunitario, es lícito someter a control técnico antes de la matrícula a un vehículo nuevo, importado de otro Estado miembro y provisto del certificado de conformidad. Pues bien, si tal certificado ha sido otorgado en el Estado de importación, me parece obvio que cualquier control que dificulte o haga más onerosa su matrícula constituye una medida contraria al artículo 30 y no justificada por el artículo 36. De hecho, el certificado atestigua que el vehículo es conforme con el tipo homologado en el país en el que será utilizado. En otras palabras, que se ajusta a las normas de seguridad aplicables a los vehículos matriculados o por matricular en dicho país.

Pero lo mismo cabe decir del vehículo cuyo certificado de conformidad se refiere al tipo homologado en el Estado exportador, al menos cuando tal Estado imponga requisitos técnicos concordantes con las directivas comunitarias o equivalentes en todo caso a los exigidos en el país de importación. Me parece que vale aquí el principio sancionado por la sentencia de 17 de diciembre de 1981 (Frans-Nederlandse Maatschappij voor Biologische Producten BV, asunto 272/80, Rec. 1981, p. 3277, apartado 14), según la cual, las autoridades nacionales no pueden exigir sin necesidad aprobaciones técnicas cuando

éstas ya hayan tenido lugar en otro Estado miembro y los resultados correspondientes estén, o puedan estar, previa petición, a su disposición.

6. La primera pregunta se refiere a la compatibilidad con el Derecho comunitario de una norma que someta a una segunda aprobación, poco tiempo después de la primera, a los vehículos importados y certificados conformes en el país exportador o importador. Por los motivos ya expuestos, también esta aprobación en la medida en que esté destinada a comprobar la conformidad de un vehículo nuevo, aunque sea de uso múltiple, constituye una medida de efecto equivalente a una restricción cuantitativa. La parte demandada objeta que es útil incluso para el propietario porque en el momento de efectuarla es cuando éste formula la declaración necesaria para asimilar un vehículo de uso múltiple a uno de uso privado, eximiéndole de esta forma del control anual durante los primeros cuatro años. Pero la tesis es insostenible. De hecho, la mencionada declaración no requiere control técnico alguno del vehículo y bien puede ser emitida junto con la solicitud de matrícula.

Establecido que los controles técnicos de los vehículos automóviles nuevos e importados están prohibidos por el artículo 30 y no se justifican en virtud del artículo 36, deben considerarse igualmente incompatibles con el Derecho comunitario las tasas que se exigen por ellos. Véanse al respecto las sentencias de 28 de marzo de 1979, asunto 179/78, Rivoira (Rec. 1979, p. 1157, apartado 14), y de 15 de diciembre de 1976, asunto 35/76, Simmenthal (Rec. 1976, p. 1871, apartado 22).

7. Para cerrar el tema, y habida cuenta de las opiniones que en esta materia han expresado el Gobierno danés y, en la vista, la Comisión, puede ser oportuno valorar la legitimidad comunitaria de los dos controles técnicos respecto a la importación de vehículos «usados».

Empecemos por la aprobación previa a la matrícula del vehículo. En favor de su licitud, a mi parecer, concurren al menos dos argumentos: a) el vehículo puede haber sido modificado en el período posterior a su matrícula definitiva y puede, por tanto, resultar distinto de como lo describe el certificado de conformidad; b) las condiciones del vehículo pueden no ser suficientes para ofrecer, a efectos de seguridad y de protección del medio ambiente, las garantías exigidas para los vehículos matriculados en el Estado de importación. Naturalmente, la sentencia Frans-Nederlandse Maatschappij se aplica también en este caso; la aprobación no debe ser una repetición de las que ha se han llevado a cabo en el Estado exportador, sobre todo cuando sus resultados son accesibles a las autoridades del país de importación.

No cabe duda, en cambio, de que el segundo control constituye un obstáculo para las importaciones. Respondiendo a una pregunta del Tribunal de Justicia, el Gobierno belga lo ha negado, pero sus argumentos no me parecen convincentes. De hecho: a) la identidad del propietario puede deducirse de los documentos, incluso aduaneros, que presenta para la matrícula; b) nada impide que la declaración sobre el uso múltiple del vehículo se formule con ocasión del primer control técnico.

Tales conclusiones se reflejan en la legitimidad de las tasas. La exigida por la primera aprobación entra en el campo de aplicación

del artículo 95 del Tratado CEE y puede considerarse justificada, en cuanto no es contraria al principio de proporcionalidad. La segunda es manifiestamente ilegal, como elemento accesorio de un control incompatible con el Derecho comunitario.

8. Por todas las consideraciones que anteceden, sugiero al Tribunal que responda como sigue a las preguntas formuladas por el Juez de Paz del tercer cantón de Schaerbeek en el marco de la controversia entre el señor Bernhard Schloh y SPRL Auto contrôle technique:

«1) El sistema de los artículos 30 a 36 del Tratado se interpreta en el sentido de que constituye una medida de efecto equivalente a una restricción cuantitativa cualquier norma nacional según la cual los vehículos importados en estado nuevo, aun cuando se destinen al transporte de personas y de cosas, están sujetos a controles técnicos anteriores a la matrícula o inmediatamente posteriores a ella, siempre que tales vehículos estén provistos del certificado de conformidad con el tipo homologado en el país de importación o de exportación.

2) Las cantidades percibidas con ocasión de controles técnicos incompatibles con el Derecho comunitario son tasas de efecto equivalente a los derechos de aduana en cuanto se imponen con motivo del cruce de la frontera.»