

HOMOLOGACIÓN Y MATRICULACION DE AUTOMÓVILES: LA COMUNICACIÓN INTERPRETATIVA DE LA COMISIÓN EUROPEA DE 15 DE MAYO DE 1995

L. González Vaqué

Jefe de la División «Aplicación de los artículos 30 a 36 CE y eliminación de las restricciones a los intercambios», Comisión Europea, Bruselas (*)

CONSIDERACIONES PRELIMINARES LA NECESARIA ACTUALIZACIÓN DE LA COMUNICACIÓN 88/C 281/098

El 20 de diciembre de 1995 (1), la Comisión adoptó una Comunicación interpretativa relativa a los procedimientos de homologación y de matriculación de vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro.

La citada comunicación interpretativa (2) substituye y actualiza la comunicación de la Comisión 88/C 281/08 (3), que desde 1988, ha sido un instrumento sumamente útil para resolver numerosos problemas prácticos de los consumidores (4), a nivel pre-contencioso, es decir sin tener que acudir al procedimiento previsto en el artículo 169 CE (5), que culmina con el correspondiente recurso ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (6).

Se trataba de lo que, en su día, calificamos de círculo virtuoso (7), pues, para la elaboración de la mencionada comunicación interpretativa 88/C 281/108, la Comisión se basó no sólo en la por aquel entonces reciente jurisprudencia del TJCE sobre la materia (8), sino también en su propia experiencia adquirida en la instrucción de «...numerosas quejas sobre los procedimientos de homologación y de matriculación de vehículos importados establecidos por los Estados miembros, en las que se ponía en duda la compatibilidad de dichos procedimientos con el Derecho comunitario, en particular con los artículos 30 y 36 del Tratado, relativos a la libre circulación de mercancías» (9).

Sin embargo, el tiempo no pasa en balde, y la antigua comunicación interpretativa 88/C 281/08, cuya publicación se enmarcaba en el objetivo de transparencia del Derecho comunitario fijado por el «Libro blanco sobre la realización del mercado interior» (10) de 1985, necesitaba una puesta al día, si más no para adaptarla al espíritu del mercado interior, en funcionamiento desde 1993, así como para incluir la necesaria referencia a los actos comunitarios adoptados desde entonces...

Ciertamente, nada más lejos de nuestra intención que extendernos inútilmente en el análisis del contenido de la antigua comunicación interpretativa 88/C 281/08, entre otras cosas, porque la Comunicación (11) ha retenido idéntica estructura, gran parte de su texto inicial y, sobre todo, los mismos principios, así como lo que hemos dado en llamar su ámbito de aplicación.

(*) Las opiniones expresadas en este artículo son de la exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la institución en la que presta sus servicios. Se agradece a Sebastián Romero Melchor su colaboración en la elaboración del presente estudio.

(1) Sin embargo, la citada comunicación no fue publicada hasta el 15 de mayo de 1996, por lo que será identificada con esta última fecha, además del número 96/C 143/04 (véase, al final del presente artículo, la lista en la que se enumeran las disposiciones legales, así como las comunicaciones, citadas en el mismo).

(2) Que a partir de aquí, citaremos como la «Comunicación».

(3) Véase la lista citada en la nota 1.

(4) En el presente estudio utilizaremos el término consumidor incluyendo el concepto de usuario.

(5) Véase: Mattera, «La procédure en manquement et la protection des droits des citoyens et des opérateurs lésés», Revue du Marché Unique Européen, Ns 3, 1995, 131-134.

(6) A partir de aquí, «TJCE».

(7) Véase: González Vaqué, «Automóviles: homologación y matriculación de vehículos anteriormente matriculados-Estudio de la comunicación interpretativa 88/C 281/08, de 4 de noviembre de 1988», Bruselas, 1989, 6-9.

(8) Véanse, entre otras, las siguientes sentencias: «Scholh» de 12 de junio de 1986, «Gofette et Gilliard» de 11 de junio de 1987 y «Comisión v Italia» de 17 de junio de 1987 (véase, al final del presente estudio, la lista de las sentencias citadas en el mismo).

(9) Véase la sección II de la comunicación interpretativa 88/C 281/08.

(10) En cuyos apartados 155 y 156 se anunciaba (véase la lista citada en la nota 1).

Por el contrario, nos parece especialmente oportuno dedicar un estudio razonablemente completo a la Comunicación, que no sólo se refiere a un tema de gran interés y trascendencia económica para los ciudadanos comunitarios, en un sector en el que ciertas normativas nacionales, su defectuosa aplicación o, incluso, la falta de la adecuada información al consumidor impiden que éste pueda obtener los máximos beneficios de un verdadero mercado interior (importaciones paralelas, importación de vehículo en caso de cambio de residencia, etc.), sino que también puede considerarse como poco conocido, por lo que cierta divulgación, seguramente será bienvenida.

No obstante, antes de adentrarnos en el análisis pormenorizado de la Comunicación nos parece útil, dentro de las presentes Consideraciones preliminares, adelantar algunas reflexiones en relación a la noción de importaciones paralelas, tema polémico donde los haya, y precisar, en otro epígrafe, el concepto y valor normativo del instrumento elegido en este caso por la Comisión para informar a los consumidores y agentes económicos sobre los derechos que les atribuye la aplicabilidad directa del Derecho comunitario: la comunicación interpretativa.

LAS IMPORTACIONES PARALELAS: SU FUNCIÓN DE REGULACIÓN DEL MERCADO INTERIOR

Como tendremos ocasión más adelante, la comunicación no se aplica exclusivamente a las importaciones paralelas.

Sin embargo, consideramos oportuno referirnos especialmente a este fenómeno de las importaciones paralelas que ha adquirido, en el seno de la Unión Europea, proporciones económicas importantes, especialmente en tres sectores: el de los automóviles, el de las especialidades farmacéuticas y el de los plaguicidas.

Y es que las opiniones son todo menos unánimes en cuanto a las ventajas o inconvenientes de esta modalidad de comercio intracomunitario...

Por un lado, no falta la razón a quienes ven en las importaciones paralelas una válvula de seguridad que permite rescatar mercados cautivos, como resultado de condiciones estrictas de acceso (matriculación, y las consiguientes homologación e inspección técnica, en el caso de los automóviles, registro en el de los medicamentos o plaguicidas, etc.), de equilibrar desajustes de precios incompatibles con el propio concepto de mercado interior.

Por otro lado, la principal oposición a estos canales paralelos de comercialización se centra, no en los consumidores, ni en sus asociaciones, sino en los sectores perjudicados: los importadores y los concesionarios exclusivos, establecidos en los países de destino final, para los automóviles, y los productores y los importadores exclusivos, para los medicamentos y los plaguicidas.

Como indica Mattera «nos encontramos ante importaciones paralelas cuando operadores económicos, o simples ciudadanos, efectúan importaciones, por su cuenta o por cuenta ajena, fuera de los circuitos de distribución exclusiva» (12).

Estos agentes económicos o consumidores se abastecen de los mayoristas o minoristas, o, incluso, de los propios fabricantes del Estado miembro productor, o de otros Estados miembros intermediarios, con objeto de aprovechar las diferencias de precios, a menudo considerables, existentes entre estos Estados y el Estado miembro de venta o utilización final del producto. Seguramente, dichos agentes económicos no tendrían margen alguno para sus actividades si quienes comercializan los productos en cuestión practicaran unos precios razonables, sin beneficiarse de su dominio del mercado (13).

(11) Véase la nota 2.

(12) Véase, de dicho autor, el epígrafe A del capítulo XI (con el significativo título de «Las importaciones paralelas: ¿fenómeno de piratería comercial o mecanismo regulador del mercado?») de «El Mercado Único Europeo: sus reglas, su funcionamiento», Civitas, Madrid, 1991, 486-488.

(13) El fenómeno de las importaciones paralelas se sitúa en el contexto de las reglas comunitarias sobre la libre circulación de mercancías cuando actuaciones que emanen de la autoridad pública o que le sean imputables tengan por objeto o como efecto restringir, directa o indirectamente, real o potencialmente, las importaciones de los productos de que se trate. No olvidemos, por otro lado, que algunos de los más importantes fallos del TJCE en materia de libre circulación de mercancías se referían precisamente a importaciones paralelas tal es el caso, por ejemplo de las sentencias «Dassonville», de 11 de julio de 1974, y «De Peijper», de 20 de mayo de 1976 (véase, al final del presente estudio, la lista de las sentencias citada en la nota 8)

Es evidente, pues, que las importaciones paralelas cumplen una función reguladora cuando los mecanismos del mercado no funcionan correctamente, de modo que se impide a los consumidores obtener todas las ventajas de dicho mercado interior.

Por supuesto, aceptar —o incluso fomentar— las importaciones paralelas, no significa que deba bajarse la guardia, sin vigilar con idéntica diligencia que las citadas importaciones no sean un medio para burlar las correspondientes exigencias de control, justificadas por la protección del consumidor (14).

Por lo que se refiere más específicamente a los automóviles., pueden ser diversas las causas que expliquen esas corrientes de importación paralela, aunque la más frecuente es igualmente la existencia de precios (sin impuestos) más favorables en otros Estados miembros, paradójicamente resultado de políticas nacionales fiscales más agresivas, y, en algunos casos, de la debilidad de la moneda.

En cualquier caso, en este sector, las asociaciones de consumidores se han pronunciado a menudo en favor de esta vía alternativa que, en líneas generales, beneficia a sus miembros y les permite realmente beneficiarse del mercado interior... supuestamente único (15).

Por nuestra parte compartimos la opinión de los servicios de la Comisión que —en la Guía Orientativa «Distribución de vehículos automóviles» (16)—consideran que «...la libertad del usuario de efectuar sus adquisiciones en cualquier punto del mercado común [...] constituye uno de los logros fundamentales de la Comunidad Europea...» (17).

En este sentido, el reciente Reglamento (CE) nº 1475/95, de la Comisión, relativo a la aplicación del artículo 85 del Tratado CE a los acuerdos de distribución de automóviles, refuerza el derecho de un consumidor residente en un Estado miembro a adquirir un automóvil en otro Estado miembro (18), pues no podrán acogerse a él «...los fabricantes que obstaculicen las importaciones o exportaciones paralelas (19) con medidas dirigidas a los usuarios, los intermediarios con procuración (20) o las empresas de la red...» (21).

Esta aptitud y orientación, favorables a los importadores paralelos, han sido confirmadas —o, incluso, mejoradas— por el TJCE en su reciente sentencia (22) «Garage Massol» (23), en la que falló que «el Reglamento (CEE) nº 123/85 [...], debe interpretarse en el sentido de que no se opone a que un operador económico, que no es revendedor autorizado de la red de distribución del constructor de una determinada marca de vehículos automóviles ni intermediario con mandato (24) en el sentido del punto 11 del artículo 3 del mismo Reglamento, ejerza una actividad de reventa independiente de vehículos nuevos de dicha marca» (25).

(14) Véase González Vaque, «Rapport sur le Marche Inteneur, six sememes avanta son achevement», Nancy, 1992, 59 pags (informe presentado en el curso de las «Journées de Formation L Europe a la ve- lle du Marche Inteneur», Universidad de Nancy II noviembre de 1992)

(15) Véase Romero Melchor, «Parallel imports in the European Union», Helsinki, 1995, 9 pags

(16) Relativa al Reglamento (CE) nº 1475/95 [véase la correspondiente referencia en la sección bibliografía, al final del presente estudio, si no la hemos incluido entre las referencias legislativas, como a las otras comunicaciones interpretativas, es para subrayar («¿acertadamente») que no ha sido publicada en el DO y que (como se indica en su Presentación) solo pretende constituir «una guía al Reglamento no vinculante »] En todo caso, recomendamos su consulta al lector interesado sus 40 preguntas y respuestas [entre las que se dedican cuatro a las importaciones paralelas (véase el punto 1 de la sección IV, titulada precisamente «Incremento de la oferta al consumidor con arreglo a los principios del mercado único» de la Guía)] son de gran utilidad para comprender mejor las disposiciones del citado Reglamento nº 1475/95

(17) Véase la pregunta nº 29 de la citada Guía

(18) En efecto, el consumidor solo deberá presentar la documentación exigida normal y legalmente a los residentes en el Estado miembro en que se adquiriera el vehículo (generalmente, dicha documentación esta relacionada con el nombre y la dirección del consumidor) Además, con arreglo al Reglamento nº 1475/95 tanto el fabricante como los distribuidores deberán respetar la garantía y prestar los servicios gratuitos, las tareas relacionadas con la retirada de vehículos del mercado y todos los servicios de reparación y mantenimiento necesarios para la seguridad y buen funcionamiento del vehículo independientemente del lugar de la Comunidad en que este haya sido adquirido [véase el artículo 5 1 1(a)]

(19) La cursiva es nuestra

(20) O mandato Véase al respecto la Comunicación 91/C 329/06, de la Comisión relativa a la clarificación de la actividad de los intermediarios de automóviles, que completa la publicada con el Reglamento (CEE) ns 123/85, y que —según la respuesta a la pregunta nº 34 de la Guía orientativa citada en la nota 16— sigue estando vigente El TJCE, como veremos mas adelante, tuvo ocasión de pronunciarse sobre el alcance de esta comunicación en su fallo «Garage Massol», de 15 de febrero de 1996

El TJCE llegó a esta conclusión porque estimó de que el citado Reglamento «no tiene por función regular la actividad de terceros que pueden intervenir en el mercado fuera del circuito de los acuerdos de distribución» (26), y, refiriéndose concretamente a la Comunicación 91/C 329/06 de la Comisión (27), que había sido invocada por las partes demandantes en el litigio, recordó que aquélla «...sólo tiene por objeto aclarar determinados conceptos utilizados por el Reglamento [ns 123%85] y, por consiguiente, no puede modificar el alcance de este último (28)» (29).

NOCIÓN Y VALOR NORMATIVO DE LAS COMUNICACIONES INTERPRETATIVAS DE LA COMISIÓN

Como hemos dicho, antes de entrar en el análisis pormenorizado de la Comunicación, nos parece oportuno incluir una breve referencia (30) al concepto y valor normativo de este instrumento sui generis que la Comisión viene utilizando cada vez con mayor frecuencia (31).

En efecto, dichas comunicaciones —que, en principio, no figuran entre los instrumentos que el Tratado CE prevé— constituyen notables fuentes doctrinales en materia de interpretación y aplicación del Derecho comunitario, de las que la Comisión se sirve para hacer públicas sus reflexiones o su posición ante un problema determinado. Según Mattera (32), «las comunicaciones interpretativas constituyen un instrumento mediante el cual la Comisión... [...] i) explica los principios en un sector dado; ii) precisa las implicaciones concretas que se derivan de los mismos; iii) indica a los Estados miembros las reglas y procedimientos que... [...] deben respetar, hacer respetar o introducir en el ordenamiento jurídico nacional; y iv) informa a los ciudadanos, a los operadores económicos y... [...] a los medios interesados sobre las reglas aplicables en un sector determinado...».

Como hemos adelantado, la Comisión recurre a menudo a este tipo de comunicaciones, a fin de ir eliminando incertidumbres, lograr orientaciones comunes, etc., en el ámbito de la gestión del mercado interior. Sigue, de este modo, la recomendación nº 6 del Informe Sutherland, «El mercado interior después de 1992: responder al desafío» (33), en la que se reconoce la utilidad de este tipo de comunicaciones interpretativas ya previstas en el ya citado «Libro blanco» sobre la realización del mercado interior de 1985 (34). Más recientemente en la comunicación de la Comisión «Aprovechar al máximo el Mercado interior: Programa estratégico» (35) de 22 de diciembre de 1993 se insistió de nuevo en la eficacia de este instrumento informativo.

(21) Véase el vigésimo sexto considerando (y los artículos 6 1 7 y 6 1 8) del citado Reglamento nº 1475/95 Véase también la pregunta nº 34 de la tantas veces citada Guía orientativa (¿En que forma evita el Reglamento que un fabricante interfiera en las importaciones o exportaciones paralelas?) En la respuesta a la misma se señala que un fabricante no podrá basar el cálculo de la remuneración de la distribución (incluido el sistema de descuento) en el lugar de destino del vehículo que va a venderse sin razones objetivas (artículo 6 18 del Reglamento nº 1475/95) que por otro lado, deberán aplicarse sin discriminación, equitativa y razonablemente [por ejemplo, el fabricante no estará autorizado a ofrecer una remuneración mayor a los distribuidores por las ventas a los usuarios residentes en el territorio contractual sin razones objetivas (se podría hablar de una razón objetiva si la situación jurídica en un determinado Estado miembro se modificase, por ejemplo, un cambio en el ámbito fiscal que hubiese modificado la base del cálculo de los precios). Con esta prohibición se evita la presión directa sobre el distribuidor con objeto de que efectúe sus ventas exclusivamente dentro del territorio contractual.

(22) El presente artículo fue completado en junio de 1996.

(23) Véase la nota 20; y también la sentencia «Nissan France», igualmente de 15 de febrero de 1996. Sobre ambas sentencias, véase: «Cars: Court declares parallel traders' activities legal». European report 1996; NQ 2108: pág. 4 y Guisolphe, «Importations parallèles de voitures: La Cour donne le feu vert aux revendeurs indépendants», Single Market New, N° 3, 1996, pág. 23.

(24) La cursiva es nuestra.

(25) En la sentencia «Nissan France», el TJCE añadió, además, que «este Reglamento tampoco se opone a que un operador independiente ejerza simultáneamente las actividades de intermediario con mandato y las de revendedor no autorizado de vehículos procedentes de importaciones paralelas».

(26) Véase el motivo 19 de la sentencia «Garage Massol».

(27) Véase la nota 20.

(28) La cursiva es nuestra.

(29) Véase el motivo 21 de la sentencia «Garage Massol».

(30) El lector interesado en este tema puede consultar, entre otras referencias bibliográficas citadas al final del presente estudio, el excelente trabajo de Gardeñes, «Las comunicaciones interpretativas de la Comisión: concepto y valor normativo» (Revista de instituciones europeas, Vol. 19, N° 3, 1992, 933-949), en cuyo título nos hemos inspirado al redactar el del presente epígrafe.

(31) Y que hemos, un poco provocatoriamente, excluido de la noción de Soft Law (véase: González Vaqué, «UE: El proyecto de Libro verde sobre las normativas relativas a los productos alimenticios y a la Directiva general. Perspectiva de reorganización del Derecho alimentario comunitario», Estudios sobre Consumo, N° 32, 1995, 27-45, y «El empleo de las lenguas en el etiquetado de los productos alimenticios en la CE: la comunicación Interpretativa de la Comisión de 10 de noviembre de 1993», European Food Law Review, N° 2, 1994, 117-154). A fortiori, excluiríamos las Guías orientativas como la que se cita en la nota 16 (y creemos que la jurisprudencia «Garage Massol» confirma la coherencia de nuestra tesis).

(32) A quien nadie puede negar su autoridad en la materia (véase la obra de dicho autor citada en la nota 12, 71-75 y 740).

En el caso que nos interesa nos parece evidente, como ya hemos dicho, que, ante la experiencia positiva de la comunicación 88/C 281/08, la Comisión haya optado por limitarse a una puesta al día de tan útil instrumento para «... concretar los principios del Derecho comunitario que rigen las condiciones de homologación y matriculación en los Estados miembros de la Unión Europea de vehículos anteriormente matriculados en otros Estados miembros y recoge[r] los derechos atribuidos por la aplicabilidad directa del Derecho comunitario a los particulares, así como las garantías de procedimiento que les corresponden en este ámbito...» (36).

LA COMUNICACIÓN

OBJETIVO: LA TRANSPARENCIA DEL DERECHO COMUNITARIO

Como se señala en el párrafo séptimo de la Introducción (37) de la Comunicación, ésta «... se enmarca en el objetivo de la transparencia del Derecho comunitario y [...] refleja la realidad actual del funcionamiento del mercado interior comunitario en el nuevo contexto de la Unión Europea establecida por el Tratado de Maastricht.»

En efecto, cabe recordar que, desde el 1 de enero de 1993, el mercado interior es un espacio sin fronteras interiores en el que está garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales. Además, desde esa fecha los Estados miembros aplican la Directiva 92/156/CEE, de 18 de junio de 1992, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos de motor y sus remolques (38). La citada Directiva 92/53/CEE prevé la sustitución progresiva de los sistemas nacionales de homologación de los vehículos de los Estados miembros por un procedimiento de homologación comunitario. En las condiciones y el calendario establecido por dicha Directiva, y sin tener en cuenta ningún tipo de consideraciones fiscales, esta homologación CEE permite, una vez obtenida en un Estado miembro, la matriculación, la venta y la puesta en servicio del tipo de vehículo de que se trate, en estado nuevo, en cualquier otro Estado miembro, previa presentación de un certificado de conformidad válido (39).

(33) Doc 111/21/92, Bruselas, 1992, 74 pags (informe elaborado por un «Grupo de Alto Nivel», presidido por el ex-comisario Peter Sutherland, o encargo de la Comisión, con el objetivo, entre otros, de proponer una estrategia que garantizara que, después de 1992, podrían obtenerse en la práctica todos los beneficios del mercado interior)

(34) En el que se indicaba que la Comisión debía llevar a cabo una acción más sistemática con objeto de eliminar los obstáculos a los intercambios mediante la publicación de comunicaciones generales que precisen la situación jurídica, en especial por lo que se refiere a los artículos 30 y 36 por sectores económicos o en relación a un determinado tipo de obstáculo (párrafo 115)

(35) En cuyo epígrafe II 1 de la Sección B, se anuncia la adopción de nuevas comunicaciones interpretativas sobre marcas de calidad, ferias y exposiciones, y sobre la aplicación del principio del reconocimiento mutuo en materia de comercio de productos industriales, etc (sobre este último tema véase González Vaque, «El principio del reconocimiento mutuo su aplicación a los productos industriales», Comunidad Europea Aranzadi, N° 2, 1996, 33-40)

(36) Véase el primer párrafo de la Introducción (Sección I) de la Comunicación. En definitiva, con la adopción y publicación de su interpretación de los principios del Derecho comunitario aplicables en esta materia, la Comisión facilita un punto de referencia claro a los agentes económicos, a las autoridades de los Estados miembros y, en general, a los ciudadanos comunitarios a los que la comunicación atañe directamente en tanto que consumidores, sobre la posición que pretende hacer prevalecer para defender el interés comunitario de conformidad con los deberes y competencias consagrados por el artículo 155 del Tratado CE (véase la obra de González Vaque citada en la nota 14)

(37) Sección I

(38) Véase la lista en la nota 1

(39) Véase la sección I de la Comunicación, m fine

Por otra parte, cabe añadir que es previsible que aumente progresivamente el número de tipos de vehículos homologados CEE, por lo que la intervención del Estado previa a la matriculación se efectuará cada vez más en la inspección técnica, cuyo objetivo es verificar que los vehículos siguen estando en buen estado, y cada vez menos a nivel de la homologación nacional de tipo de vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro. Ello quiere decir que los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro serán vehículos homologados CEE en proporción creciente, por lo que ya no deberán ser objeto de homologación nacional por tipo en el Estado miembro de destino final del vehículo.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

A. Categorías de vehículos a los que se refiere la Comunicación

Como se señala en el epígrafe 1 de la sección II de la Comunicación se refiere en primer lugar a los vehículos de la categoría M1 (40), es decir, vehículos de motor destinados al transporte de personas que, además del asiento del conductor, constan de ocho plazas sentadas como máximo (41).

En este sentido se recuerda que «en la práctica, cada año miles de ciudadanos de la Unión solicitan, en el Estado miembro en el que residen, la matriculación de un vehículo particular anteriormente matriculado en otro Estado miembro» (42), y se facilitan algunos ejemplos:

- el propio vehículo del solicitante de matriculación que ha sido trasladado como consecuencia del cambio de residencia de este último;
- un vehículo de segunda mano adquirido en otro Estado miembro, ya sea por un revendedor ya sea por el propio solicitante de matriculación; y
- un vehículo procedente del mercado de vehículos nuevos de otro Estado miembro que ha sido adquirido directamente por el propio solicitante de matriculación, o a través de un intermediario, en la mayoría de los casos para beneficiarse de un precio de compra libre de impuestos más favorables en ese Estado, habiendo sido matriculado temporalmente el vehículo para poder ser trasladado por carretera.

Ciertamente, en estos tres supuestos se detectan diferencias significativas en varios aspectos y especialmente desde el punto de vista fiscal. Sin embargo, plantean problemas similares por lo que respecta a las condiciones de homologación y matriculación en el Estado miembro de destino, por lo que se abordan conjuntamente en la Comunicación.

B. ¿Cuándo debe considerarse usado un vehículo?

La Comunicación evita pronunciarse sobre esta cuestión, teniendo en cuenta que la diferencia existente entre los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro y los que no lo están no coincide necesariamente con la diferencia entre vehículos usados y vehículos nuevos. Además, la situación difiere según se contemple desde un punto de vista administrativo, comercial o fiscal.

En cualquier caso, se especifica inequívocamente que «... la presente comunicación interpretativa se refiere a los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro, independientemente de su carácter nuevo o usado» (43).

(40) Denominados en lo sucesivo «vehículos particulares» Recordemos que desde el 1 de enero de 1993 es operativo el sistema de homologación CEE, aunque con carácter facultativo, y que desde el 1 de enero de 1996 es obligatorio para los nuevos tipos de vehículos particulares Por lo que se refiere a los vehículos pesados (camiones, autobuses y autocares), a los vehículos de categorías distintas de la M1 y a los vehículos de motor de dos o tres ruedas (ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadríciclos) también les son aplicables los principios que figuran en la Comunicación No obstante estos casos solo afectan en contadas ocasiones a los consumidores y, en todo caso, será preciso no olvidar que las características y el uso específico de algunos de estos vehículos deberán ser tenidos en cuenta a la hora de aplicar los citados principios, con arreglo al principio de proporcionalidad Como se señala en la Comunicación (punto 1 de la sección II), por lo que respecta a los vehículos pesados (camiones, autobuses y autocares) y a los vehículos de categorías distintas de la M1, se mantendrá la homologación nacional de tipo hasta la aprobación de las últimas directivas específicas y la aplicación obligatoria de la homologación CEE Por lo que respecta a los vehículos de motor de dos o tres ruedas (ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadríciclos a que hace referencia la Directiva 92/61/CEE, de 30 de junio de 1992) aunque las homologaciones nacionales sigan siendo válidas, se circunscriben, sin embargo a los sistemas y componentes que no hayan sido armonizados mediante directivas específicas En este ámbito, las directivas específicas aprobadas ya son de aplicación obligatoria para todos los Estados miembros Por consiguiente, cuando exista la homologación CEE por los vehículos pesados y los vehículos de dos o tres ruedas, también les serán aplicables los tantos veces mencionados principios jurídicos y que se basan en la homologación CEE ya existente en el ámbito de los vehículos particulares Hasta ahí las orientaciones que se ofrecen la Comunicación para las hipótesis de homologación nacional serán válidas ya sea para los vehículos particulares con homologación nacional, ya sea para los vehículos pesados y los vehículos de dos o tres ruedas

(41) Véase el Anexo II de la Directiva 70/156/CEE

(42) Véase el punto 1 de la sección II de la Comunicación

Por otra parte, la Comisión subraya que no es lógico que un vehículo nuevo reciba un trato más estricto a la hora de pasar determinados controles, necesarios por razones de seguridad, que el mismo modelo de vehículo usado. Y añade que «es evidente que si la justificación de este tipo de control no es otra que la seguridad vial, en principio un vehículo nuevo debería ofrecer más garantías de seguridad» (44).

C. ¿Qué se entiende por matriculación?

En el punto 3 de la sección II de la Comunicación (titulado, precisamente «Noción de matriculación») se señala que «... a los efectos de la presente comunicación interpretativa, son vehículos matriculados aquellos que llevan una placa de matriculación definitiva otorgada por las autoridades competentes de un Estado miembro y los que llevan matrículas provisionales, denominadas de tránsito o aduaneras que, aunque responden a situaciones específicas, prueban el cumplimiento de las condiciones fiscales y las normas de seguridad exigidas para la circulación legal del vehículo.»

La Comisión también considera que el plazo en el que el vehículo ha estado matriculado en un Estado miembro antes de ser trasladado a otro no tiene significación jurídica para que se considere matriculado un vehículo y, por consiguiente, para la aplicación de la Comunicación, a excepción de las cuestiones, fiscales expuestas en la sección V de la misma (45).

D. La adquisición directa o mediante intermediario

Aunque la Comunicación se refiere a las medidas estatales interpretadas extensivamente —«... entre las que se incluyen determinados comportamientos de los fabricantes o sus representantes cuando asumen por delegación determinadas funciones de Derecho público» (47)—, no se hace en ella referencia, por el contrario, a las medidas puramente privadas adoptadas por los agentes económicos (48).

En este contexto se enumeran las siguientes tres posibilidades que se ofrecen (49) al consumidor comunitario que desee adquirir un vehículo nuevo en un Estado miembro que no sea su Estado de residencia:

- I) adquirir el vehículo personalmente acudiendo a un concesionario de otro Estado miembro;
- II) adquirirlo a través de un intermediario (en este caso, la Comisión recuerda que es la Comunicación 91/C 329/06 (50) «... la que regula (51) la actividad de los intermediarios en el comercio de automóviles, que han de estar autorizados para ello previamente por escrito por el comprador final»); y
- III) adquirirlo mediante las transacciones posibles entre concesionarios de los diferentes Estados miembros que pertenezcan a la misma red de distribución de una marca determinada (52).

(43) Véase el punto 2 de la sección II de la Comunicación.

(44) Ibidem.

(45) Véase el punto 3 de la sección II de la Comunicación.

(46) Sic en el punto 4 de la sección II de la Comunicación.

(47) Ibidem.

(48) Ibidem En la Comunicación se aclara que «estas medidas pueden ser objeto de análisis en la perspectiva del Derecho comunitario de la competencia (artículos 85 y siguientes del Tratado CE y el Derecho derivado correspondiente)».

(49) En el estado actual del Derecho comunitario.

(50) Véanse las notas 20 y 27 Recordaremos también que la Comunicación no afecta en forma alguna a la aplicación de la Comunicación 91/C 329/06, relativa a estos intermediarios, que se definen como aquel proveedor de servicios que actúe por cuenta de un comprador, usuario final [y, por lo tanto, no le corresponde asumir los riesgos vinculados normalmente a la propiedad y, para efectuar la prestación debe recibir, previamente, un mandato escrito de un mandante identificado (nombre y dirección)] La Comunicación 91/C 329/06 consagra el principio de la transparencia del mandato especialmente en cuanto a la obligación del intermediario de hacer partícipe al comprador de todas las ventajas que obtenga en las negociaciones celebradas en su nombre Como hemos dicho, el TJCE, en sus sentencias «Garage Massol» y «Nissan Francia», ha matizado estos conceptos.

(51) La cursiva es nuestra Probablemente, esta expresión no es la más idónea, a la vista de la jurisprudencia «Garage Massol» (véase la nota anterior) Seguramente —siempre según la citada jurisprudencia— sería preciso añadir aquí una cuarta posibilidad la adquisición a través de un agente económico, que no es revendedor autorizado de la red de distribución del constructor de una determinada marca de vehículos automóviles ni intermediario con mandato en el sentido del artículo 3 11 del Reglamento (CEE) n° 123/85.

D. Aplicación en el ámbito del Espacio Económico Europeo

Para completar el presente capítulo señalaremos que la Comisión recuerda también que, desde el 1 de enero de 1994 y con motivo de la entrada en vigor del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (53), los principios desarrollados en la Comunicación que emanan de los artículos 30 y 36 del Tratado CEE han de ser aplicados a los productos originarios de los países miembros del Acuerdo Europeo de Libre Comercio (AELC), Partes contratantes del Acuerdo.

Efectivamente, dichas disposiciones del Tratado forman parte del acervo comunitario mencionado textualmente en los artículos 11 y 13 del Acuerdo, artículos que, sin perjuicio de la futura evolución de la jurisprudencia, se interpretan en su ejecución y aplicación con arreglo a la jurisprudencia del TJCE anterior a la fecha de la firma del Acuerdo.

No obstante, se subraya en la Comunicación que, aunque evidentemente no afecta al régimen de despacho a libre práctica aplicable entre Estados miembros de la Comunidad, el Acuerdo limita la aplicación de los principios anteriormente mencionados a los productos originarios de las Partes contratantes (54).

COMPATIBILIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS NACIONALES CON EL DERECHO COMUNITARIO

A. Consideraciones previas

La homologación y matriculación en un Estado miembro de un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro plantea dos tipos de problemas que pueden resumirse del siguiente modo:

— el primero se refiere al control de las características técnicas del vehículo y de su correspondiente documentación (55) (como se ha indicado anteriormente, las disposiciones de obligado cumplimiento que establecen las condiciones que deben cumplir los vehículos están armonizadas a nivel comunitario desde el 1 de enero de 1993 para los vehículos particulares, pero, por lo que se refiere a las demás categorías de vehículos, las disposiciones técnicas están armonizadas en su mayor parte, aunque no en su totalidad: por consiguiente, a continuación nos ocuparemos por separado —como se hace en la Comunicación— de las dos hipótesis, es decir de la homologación de alcance nacional y de la homologación CEE);

— el segundo es el relativo al control del estado físico del vehículo (56) (y que analizaremos más adelante en el epígrafe titulado «Inspección técnica»).

B. Homologación nacional

Como ya hemos dicho, a partir del 1 de enero de 1996 la homologación de nuevos tipos de vehículos particulares es la homologación CEE. Para las demás categorías de vehículos, se mantendrá la homologación nacional en ausencia de sistema definitivo de homologación CEE (57).

En el caso de un vehículo que, en el momento de la solicitud de matriculación en un Estado miembro, ya está matriculado en otro Estado miembro, ha sido sometido, en principio, a un control de sus características técnicas en el primero. De efectuarse en el contexto de una homologación de alcance nacional, el control hubiera verificado si el vehículo se ajustaba a las disposiciones técnicas aplicables, armonizadas o nacionales, según el caso. El resultado de este control se acredita mediante un certificado de conformidad al tipo correspondiente, expedido por el fabricante.

(52) Por ejemplo, a través de un concesionario del Estado miembro de residencia del comprador que encargue el vehículo a un concesionario de la misma marca en otro Estado miembro [véase el Reglamento (CE) n.º A475/95 de la Comisión, de 28 de junio de 1995].

(53) A partir de aquí, el «Acuerdo».

(54) Por consiguiente, la ampliación del régimen previsto para los productos procedentes de la Comunidad debe limitarse exclusivamente a los productos originarios de los países miembros de la AELCP Partes contratantes del Acuerdo. Por lo que se refiere a la aplicación del Derecho derivado contemplado en la Comunicación a los países miembros del AELC que siguen siendo partes contratantes del Acuerdo, hay que remitirse a los términos del mismo y en particular a las normas específicas previstas en su Anexo II relativo a los vehículos de motor (conviene señalar que las Partes contratantes han tomado nota explícitamente de la Comunicación 88/C 281/08).

(55) Al que se dedica el punto 1 de la sección III de la Comunicación.

(56) Al que se dedica el punto 2 de la sección III de la Comunicación.

(57) Este tipo de homologación abarca elementos de la homologación CEE (homologaciones parciales CEE), algunos de los cuales son obligatorios, mientras que otros son facultativos y pueden ser escogidos por el fabricante.

No obstante, como indicó el TJCE en su sentencia «Gofette et Gilliard», de 11 de junio de 1987, ya citada, el que un Estado miembro establezca un sistema de homologación de vehículos importados de otro Estado miembro, donde ya hayan sido homologados, no es en sí incompatible con los artículos 30 y 36 del Tratado CE, siempre que se respeten determinadas condiciones.

En este contexto, se recuerda en la Comunicación que si bien los Estados miembros tienen derecho a invocar el artículo 36 para adoptar disposiciones y prever controles que garanticen la seguridad vial, deben hacerlo respetando las condiciones estipuladas en esta disposición, según han sido interpretadas por el TJCE. Volviendo a referirse, entre otras, a la sentencia «Gofette et Gilliard», se subraya que el TJCE sólo tuvo la ocasión de pronunciarse, por lo que respecta al aspecto específico de las dificultades planteadas, a los traslados de vehículos entre Estados miembros, sobre las razones enumeradas en el artículo 36 del Tratado CE, especialmente en lo relativo a la protección de la salud y la vida de las personas para justificar, en su caso, determinados controles de las disposiciones técnicas o del estado físico realizados a los vehículos. No obstante, con arreglo a la opinión de la Comisión y de conformidad con la jurisprudencia del TJCE en otros ámbitos, se podrá realizar el mismo análisis en el caso de que determinadas medidas de los Estados miembros se basen en otros objetivos legítimos con respecto al Derecho comunitario. Estas justificaciones, que no figuran en el artículo 36 del Tratado CE, han sido consagradas por el TJCE como exigencias imperativas que pueden justificar la adopción de determinadas medidas que, en principio, dificultan el comercio intracomunitario. Estas medidas han de ser proporcionadas y, en ningún caso, deben ser discriminatorias para los vehículos procedentes de otros Estados miembros.

Por lo que se refiere a las disposiciones técnicas que debe cumplir el vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro, se destaca en la Comunicación que «los Estados miembros no pueden supeditar la matriculación de un vehículo anteriormente homologado y matriculado en otro Estado miembro a la conformidad del mismo con un tipo homologado en su territorio o al cumplimiento estricto de las disposiciones vigentes en dicho territorio» (58) y, a este respecto, se recuerda expresamente que tal cuestión sólo se plantea en el caso de homologación de alcance nacional, dado que la homologación es válida, por definición, en todos los Estados miembros, para los vehículos de un modelo que haya obtenido la homologación CEE.

Según declaró el TJCE en su sentencia «Comisión v. Francia», de 218 de enero de 1986, sería contrario al principio de proporcionalidad el que una normativa nacional exigiera que los productos importados cumplieran de manera literal y precisa las disposiciones o las características técnicas prescritas para los productos fabricados en el Estado miembro en cuestión, cuando dichos productos ofrezcan la misma garantía de seguridad para el usuario. Además, la jurisprudencia constante del TJCE indica que incumbe a las autoridades nacionales que invoquen el artículo 36 del Tratado demostrar que es preciso, llegado el caso, adoptar una medida que obstaculice el comercio intracomunitario para proteger de forma efectiva un interés contemplado por esa disposición y, sobre todo, que la importación del mencionado producto constituye un riesgo para la salud y la vida de las personas.

En este caso —siempre según la Comunicación (59)—, no se podrá alegar razonablemente que constituye un riesgo para la salud, la vida de las personas o el medio ambiente el mero hecho de que un vehículo haya sido homologado en otro Estado miembro y presente eventualmente, pero no necesariamente, determinadas características técnicas diferentes de las establecidas por la legislación del Estado miembro de destino o de las que presenta el tipo correspondiente homologado en dicho Estado.

De ahí que los Estados miembros no puedan oponerse a la homologación y matriculación de un vehículo anteriormente homologado y matriculado en otro Estado miembro por razones técnicas y sólo puedan hacerlo por las razones enumeradas en el artículo 36 o por exigencias imperativas que deberán especificar y justificar. El que un vehículo homologado y matriculado en otro Estado miembro no corresponda al modelo homologado en el Estado miembro de destino o presente características técnicas distintas a las establecidas por la legislación de dicho Estado, no constituye en sí motivo suficiente para denegar la homologación y matriculación del vehículo en cuestión.

(58) Véase el apartado 1.1.1 de la sección III de la Comunicación.

(59) *Ibidem*.

Otro apartado de la Comunicación se dedica a los documentos relativos a las características técnicas del vehículo (60), en el que se cita de nuevo la sentencia «Gofette et Gilliard», señalando que el TJCE consideró que «en el estado actual de evolución del Derecho comunitario, los artículos 30 y 36 del Tratado CEE deben interpretarse en el sentido de que solamente será conforme al Tratado el establecimiento de un sistema de homologación para los vehículos importados en otro Estado miembro donde fueron homologados o autorizados, si:

- el procedimiento de inspección no entraña gastos o retrasos excesivos y si las autoridades públicas aseguran que se respetan plenamente estas condiciones cuando el fabricante o sus representantes se encargan de efectuar los controles necesarios; o
- el importador puede evitar las operaciones de inspección presentando los documentos expedidos en el Estado miembro de exportación, siempre y cuando éstos incluyan las informaciones necesarias sobre la base de inspecciones ya efectuadas.»

En este sentido, se concluye en la Comunicación (61) que, respecto de la documentación sobre las características técnicas del vehículo que el solicitante debe adjuntar a su solicitud, los Estados miembros deben ofrecer las siguientes alternativas:

- presentar un documento, expedido por el fabricante o su representante en el Estado miembro de destino, que clasifique el vehículo con relación al tipo idéntico o, en su defecto, al más parecido homologado en dicho Estado,
- presentar documentos (certificado de conformidad) expedidos en el Estado miembro de procedencia, siempre que incluyan los datos necesarios.

Además, en ambos casos, deberán respetarse las siguientes condiciones:

- cuando los Estados miembros deleguen determinadas funciones de Derecho público en los fabricantes o sus representantes, como por ejemplo la expedición de los documentos necesarios para la homologación y la matriculación de un vehículo procedente de otro Estado, deberán garantizar que estas personas ejercen las funciones mencionadas conforme a las exigencias de la libre circulación de mercancías dentro de la Comunidad; en particular, los fabricantes o sus representantes deberán expedir los documentos que se les solicite: (i) sin revisión del vehículo, puesto que intervienen para determinar las características técnicas del mismo en el momento de su puesta en circulación y no para examinar su estado físico en el momento de la importación; (ii) sin exigir que les comuniquen los documentos comerciales del vehículo (62), salvo si éstos son imprescindibles para determinar el tipo exacto del vehículo (63); y (iii) por un precio asequible y en plazo razonable (con carácter indicativo, se considera razonable un coste alrededor de los 100 ecus y un plazo que no supere las tres semanas);
- siempre que los documentos expedidos en el Estado miembro de procedencia del vehículo incluyan los datos necesarios para su matriculación en el Estado miembro de destino, éste estará obligado a aceptarlo en la forma y modalidades que les otorgan validez legal en el Estado miembro en el que se expedieron (en particular, los Estados miembros no podrán supeditar el reconocimiento de los documentos expedidos en los demás Estados miembros a su legalización o autenticación, o a que se ajusten a un modelo determinado por el Estado miembro de importación (64); y
- en caso de que existan sospechas fundadas de robo, un Estado miembro podrá tomar las medidas necesarias dentro del respeto de los Tratados.

(60) Véase el apartado 112 de la sección III de la Comunicación.

(61) Ibidem.

(62) Factura de compra, pago de determinados impuestos, etc.

(63) Cuando los documentos expedidos en el Estado miembro de procedencia no lo permitan

(64) Véase la sentencia «Comisión v Italia» de 17 de junio de 1987.

C. La homologación CEE

La piedra angular de la armonización en el sector es la Directiva 70/156/CEE del Consejo, modificada por la Directiva 92/53/CEE del Consejo, de 19 de junio de 1992, que establece un procedimiento de homologación comunitario de tipo (homologación CEE) a petición del fabricante (65).

La homologación CEE consagrada por la mencionada Directiva constituye la culminación del procedimiento por el que un Estado miembro comprueba que un tipo de vehículo se ajusta a las disposiciones técnicas de las directivas comunitarias específicas que forman parte integrante de este procedimiento.

De esta forma, los vehículos que cumplen las disposiciones técnicas armonizadas pueden ser puestos en circulación en toda la Comunidad con el certificado de conformidad expedido por el fabricante que haya solicitado la homologación CEE.

Con arreglo al sistema establecido por la Directiva 92/53/CEE, un Estado miembro no puede, por razones relacionadas con la fabricación o el funcionamiento del vehículo, denegar la matriculación, prohibir la venta o la puesta en servicio de un vehículo nuevo que corresponda a un tipo que haya obtenido la homologación CEE y cuente con un certificado de conformidad válido. La Comisión subraya, en la Comunicación (66), que tal denegación constituiría una infracción de dicha Directiva.

Por lo que respecta a los vehículos usados provistos de un certificado de conformidad que corresponda a un tipo que haya obtenido la homologación CEE, tampoco se justificaría que las autoridades del Estado miembro de destino estableciesen un control sobre la homologación del vehículo: el vehículo está matriculado en función de una homologación CEE válida en todos los Estados miembros. Sin embargo, se puede admitir la realización de una inspección técnica sobre el estado físico del vehículo siempre que se lleve a cabo de manera no discriminatoria, es decir, en las mismas condiciones y siguiendo las mismas fórmulas que la que se efectúa al vehículo anteriormente matriculado en el Estado miembro de destino (67).

El artículo 8 de la Directiva 92/53/CEE establece también determinadas exenciones del procedimiento de homologación comunitario, por tipo, y especialmente por lo que respecta a los vehículos fabricados en series cortas y los vehículos de fin de serie. En estos dos casos, conviene precisar las condiciones de aplicación de estas exenciones para garantizar la correcta aplicación de la Directiva 92/53/CEE.

En primer lugar y de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 92/53/CEE, los Estados miembros pueden eximir del cumplimiento de una o varias directivas a petición del fabricante (68):

— por lo que respecta a los vehículos fabricados en series cortas, los Estados miembros pueden, después de haber sido informados por el Estado miembro que haya expedido la homologación nacional de exención, aceptar o denegar la homologación de esta categoría de vehículos [en caso de aceptación, ésta podrá ir acompañada de condiciones específicas relativas a la modificación de determinadas disposiciones (no obstante, las modificaciones que exija el Estado miembro de destino deberán estar necesariamente relacionadas con imperativos de la seguridad vial; además, estas modificaciones, cuya pertinencia deberá demostrar el Estado miembro de destino, deberán ser proporcionadas al objetivo perseguido)];

— por lo que se refiere a los vehículos de fin de serie, se aplica un procedimiento idéntico: previa solicitud del fabricante y después de haber notificado al Estado que haya concedido la exención, los Estados miembros de destino tendrán la posibilidad de conceder o denegar la matriculación y la puesta en servicio de estos vehículos (en este caso, la aceptación no puede ir acompañada de condiciones específicas).

(65) Como se ha dicho, la homologación comunitaria es obligatoria desde el 1 de enero de 1996 para los vehículos M1

(66) Véase el punto 1.2 de la sección III de la Comunicación

(67) Véase el siguiente epígrafe del presente estudio

(68) Véase el punto 1.2 de la sección III de la Comunicación

D. Inspección técnica

La Directiva 77/143/CEE de 29 de diciembre de 1976, modificada especialmente por las Directivas 88/449/CEE de 26 de julio de 1988 y 91/328/CEE de 21 de junio de 1991, generaliza a todos los Estados miembros la obligación de realizar una inspección técnica periódica de los vehículos de motor, en los que se incluyen los vehículos particulares. No obstante, esta obligación sólo se aplica a partir del 1 de enero de 1995, o del 1 de enero de 1998 para determinadas categorías de vehículos, en los Estados en los que no exista un sistema comparable de inspección técnica periódica en el momento de la aprobación de las Directivas para la categoría de vehículos en cuestión. En consecuencia, en el estado actual del Derecho comunitario, las inspecciones técnicas nacionales se ejercen o se ejercerán sobre bases mínimas armonizadas (69). Aún en el caso de que estas Directivas no sean totalmente aplicables a los casos contemplados en la Comunicación, su contenido podría ser utilizado como fuente de interpretación en caso de que sea necesario verificar la compatibilidad de

una medida con el Derecho comunitario, especialmente por lo que respecta a los puntos que ya han sido tratados por Directivas específicas (70).

Mientras no esté completamente armonizada a nivel comunitario la cuestión de las inspecciones técnicas de los vehículos, se pueden establecer dos hipótesis para la compatibilidad de las mismas con el Derecho comunitario, que en la Comunicación se examinan por separado: vehículos con homologación nacional (71) y con homologación CEE (72).

Por lo que se refiere a los vehículos con homologación nacional, en la Comunicación se recuerda la sentencia «Schloh», de 12 de junio de 1986, en la que el TJCE estimó que las formalidades de las inspecciones técnicas dificultan y encarecen la matriculación de los vehículos importados, por lo que revisten carácter de medidas de efecto equivalente a una restricción cuantitativa, en el sentido de lo dispuesto en el artículo 30 del Tratado CE. No obstante, el artículo 36 puede justificar estas formalidades por motivos de protección de la salud y la vida de las personas, ya que dispone que dicha inspección técnica es necesaria para alcanzar el objetivo mencionado y que no constituye una discriminación arbitraria ni una restricción encubierta del comercio entre Estados miembros. Por lo que respecta a la primera condición, el TJCE afirmó que la inspección técnica podía considerarse necesaria para la protección de la salud y la vida de las personas, cuando el vehículo de que se trate se hubiera puesto en circulación anteriormente (es decir, si hubiera estado matriculado anteriormente en el Estado miembro de procedencia, aunque sólo fuera provisionalmente). En ese caso, la inspección técnica presenta la utilidad de verificar que ese vehículo no ha tenido accidentes ni ha sido modificado y que está en buenas condiciones. Por lo que respecta a la segunda condición, el TJCE resaltó que la inspección técnica de los vehículos importados no se justifica en virtud de lo dispuesto en el artículo 36, si no se impone dicha inspección a los vehículos de origen nacional que se presenten en las mismas condiciones para la matriculación. En este caso la medida objeto de litigio no se inspiraría en una voluntad de protección de la salud y la vida de las personas, sino que sería en realidad una discriminación arbitraria en el comercio entre Estados miembros.

Por consiguiente, concluye la Comunicación, «en el estado actual del Derecho comunitario, los Estados miembros sólo pueden inspeccionar el estado físico de un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro para matricularlo, si también se exige dicha inspección técnica en caso de cambio de matrícula de un vehículo anteriormente matriculado en su territorio» (73).

Por último, la Comisión considera que el hecho de que un vehículo haya sido considerado no apto para circular después de someterse a una inspección técnica en otro Estado miembro o en un país tercero puede constituir una presunción de la inaptitud técnica del vehículo para circular y justificaría la exigencia de una nueva inspección técnica (74).

Refiriéndose a los vehículos con homologación CEE la Comunicación precisa que exigir la inspección técnica a los vehículos nuevos homologados CEE y a los que se expida un certificado de conformidad válido, constituiría una infracción a la Directiva por la que se establece esta homologación CEE y recuerda también que supeditar la matriculación de un vehículo usado homologado CEE y adquirido en otro Estado miembro a la realización de una inspección técnica en el Estado miembro de destino sólo sería compatible con el Derecho comunitario si dicha inspección también se efectúa, en las mismas condiciones, en caso de cambio de matrícula de un vehículo anteriormente matriculado en el territorio del Estado miembro de destino.

(69) Periodicidad, lista de puntos que se han de verificar, etc.

(70) Sistema de frenado, emisiones y eficacia de los frenos.

(71) Véase el punto 2.1 de la sección III de la Comunicación.

(72) Ibidem, punto 2.2.

(73) Ibidem, punto 2.1.

(74) Ibidem

Así por ejemplo, sería contrario al artículo 30 del Tratado que el Estado miembro de destino supedita la matriculación de los vehículos usados ya homologados CEE y adquiridos en otro Estado miembro a la realización de una inspección técnica, mientras que para los vehículos que se ajusten a las mismas condiciones, pero hayan sido adquiridos y matriculados en el Estado miembro de destino, sólo se exigiría dicha inspección después de transcurrido un determinado plazo (75)

E. Garantías para el solicitante de la matriculación

La Comisión ha constatado que, sean cuales fueren los motivos alegados para denegar la matriculación de un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro, en muchos casos dichos motivos no se dan a conocer claramente al solicitante de la matriculación. El desconocimiento del problema concreto que impide la matriculación del vehículo y, portante, su incapacidad para solucionarlo, constituyen para el consumidor solicitante de la matriculación una dificultad al menos tan importante como la propia solución del problema.

A este respecto, la Comisión se refiere —en la Comunicación (76)— al artículo 12 de la Directiva 70/156/CEE modificada por la Directiva 92/53/CEE, en el que se dispone que para los vehículos nuevos «todas las decisiones tomadas de acuerdo con las disposiciones adoptadas en aplicación de la presente Directiva que denieguen o retiren la homologación, denieguen la matriculación o prohíban la comercialización, explicaran en detalle los motivos en los que se basen. Toda decisión deberá ser notificada a la parte afectada, a la que se informara simultáneamente de los recursos que pueda interponer con arreglo a la legislación vigente en el Estado miembro, así como del plazo para presentar dichos recursos.»

Por consiguiente, la Comisión concluye que deben concederse a los solicitantes de matriculación todas las garantías de procedimiento previstas por este artículo, sea cual fuere su fundamento jurídico.

OTRAS CUESTIONES

La Comunicación se completa con una útil e interesante serie de ejemplos (77) que reproducimos textualmente al final del presente estudio, así como una sección final (78), titulada «Cuestiones diversas relativas a las transferencias de vehículos entre Estados miembros», que contiene información sobre determinados temas que, sin que estén jurídicamente vinculadas a su objetivo, se plantean inevitablemente al comprador de un vehículo en otro Estado miembro. Resumimos a continuación dichas cuestiones, bajo la forma de fichas temáticas.

¿En qué Estado miembro debe matricularse el vehículo?

Los regímenes fiscales aplicables a los vehículos siguen variando considerablemente de un Estado miembro a otro. Por tanto, un particular no puede escoger libremente el Estado miembro en el que va a matricular su vehículo, ya que de poder hacerlo los vehículos se matricularían en el Estado miembro que tuviera el nivel de imposición más bajo.

En principio cada cual ha de matricular su vehículo en el Estado miembro donde reside habitualmente. Cuando un vehículo se haya adquirido en las condiciones generales de imposición del mercado de dicho Estado miembro, se podrá utilizar temporalmente en los demás Estados miembros, con franquicia de los impuestos aplicados por estos Estados en las condiciones establecidas en la Directiva 83/182/CEE de 28 de marzo de 1983.

Dicha Directiva define la residencia normal como «el lugar en que una persona vive habitualmente es decir durante un mínimo de 185 días por año natural por razón de vínculos personales y profesionales o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, por razón de vínculos personales que revelen la existencia de lazos estrechos entre dicha persona y el lugar en que habite». Existen también normas más precisas para las personas cuyos vínculos profesionales se encuentran en un lugar distinto del de sus vínculos personales.

El Estado miembro que concede una franquicia para la utilización temporal de un vehículo no puede, por supuesto, exigir que dicho vehículo se matricule en su territorio.

(75) También se pueden aplicar a esta hipótesis los principios establecidos por el TJCE en su interpretación de los artículos 30 y siguientes del Tratado expuestos en el epígrafe anterior.

(76) Véase el punto 3 de la sección III.

(77) Véase la sección IV de la Comunicación.

(78) Sección V.

¿Que impuestos deben abonarse en el caso de transferencia permanente de un vehículo entre Estados miembros?

La respuesta a esta cuestión depende de las circunstancias en las que tuviera lugar la transferencia del vehículo. Es conveniente distinguir entre el IVA y los demás impuestos que también pueden ser exigidos por las autoridades fiscales de un Estado miembro en este ámbito:

Impuesto sobre el valor añadido (IVA)

Desde el 1 de enero de 1993, cuando una persona cambia su residencia normal, el Estado miembro de destino no puede exigir el IVA sobre los bienes personales que dicha persona lleva consigo. Este principio se aplica también a los vehículos.

Por lo que se refiere a la adquisición de un vehículo de motor en un Estado miembro con el fin de matricularlo y utilizarlo en otro Estado miembro, hay que recordar (véase la Directiva 91/680/CEE, de 16 de diciembre de 1991):

Los vehículos de motor nuevo están sometidos al IVA en el Estado miembro de destino, es decir, en el Estado miembro en el que se utilizará el vehículo. Por consiguiente, se podrán adquirir sin IVA los vehículos nuevos comprados en un Estado miembro que no sea el de destino.

Los vehículos de motor usados están sometidos al IVA en el Estado miembro en el que tuvo lugar la compra. A efectos de la aplicación de los principios fiscales anteriormente mencionados:

— se considerarán vehículos de motor, los vehículos terrestres de motor de una cilindrada superior a 48 centímetros cúbicos o de una potencia superior a 7,2 kilovatios, destinados al transporte de personas o de mercancías;

— se considerarán vehículos nuevos, los vehículos cuya entrega se efectúe en un plazo de seis meses después de la fecha de la primera puesta en servicio o que hayan recorrido menos de 6.000 kilómetros (véase la Directiva 94/5/CE, de 14 de febrero de 1994).

Otros impuestos distintos del IVA

Por otra parte, además del IVA, los Estados miembros pueden aplicar a los vehículos otros impuestos siempre que estos gravámenes no den lugar, en los intercambios entre Estados miembros, a formalidades relacionadas con el cruce de fronteras (véase la Directiva 92/12/CEE, de 25 de febrero de 1992). Por ejemplo, los Estados miembros aplican impuestos especialmente en el momento de la matriculación de vehículos. Según las características de estos impuestos, el Derecho comunitario puede conceder una exención si el vehículo se traslada de un Estado miembro a otro como consecuencia del traslado de residencia normal del propietario del vehículo. En ese caso, el vehículo debe haber sido adquirido con arreglo a las condiciones generales de imposición del mercado interior de otro Estado miembro, estar destinado realmente al uso del interesado en dicho Estado por un período de seis meses como mínimo (véase la Directiva 83/183/CEE, de 28 de marzo de 1983).

¿Cuál es el período de validez de la matriculación provisional?

El Estado miembro que expide la matriculación con carácter provisional (placa aduanera, de tránsito, etc.) es el que fija el período de validez de la matriculación, que varía, por tanto, dependiendo del Estado miembro o de la serie de matriculación de que se trate. La Comisión considera, por otra parte, que las autoridades del Estado miembro de destino del vehículo que autorizan la circulación de este último al amparo de la matriculación de origen, para una duración determinada, o al amparo de una matriculación provisional expedida por ellas mismas, no pueden iniciar acciones judiciales por haberse superado el período de validez de esta autorización o de esta matriculación en caso de que les sea imputable el retraso que se produzca en la matriculación definitiva del vehículo.

¿Goza el vehículo importado de la garantía del fabricante?

Las empresas de la red de distribución de cada fabricantes aseguran la garantía, el servicio gratuito y las revisiones consecutivas, en un mínimo fijado por el fabricante, sea cual fuere el lugar donde se compró el vehículo en el mercado común [véase el Reglamento (CE) n° 1475/95, de 28 de junio de 1985], mediante presentación de los documentos de garantía, firmados por un miembro de la red oficial de distribución.

¿Qué debe hacerse cuando se tienen dificultades para importar o matricular un vehículo?

Se aconseja a las personas que observen un incumplimiento de los principios enunciados en la Comunicación o que tengan dificultades para importar o matricular un vehículo procedente de otro Estado miembro se pongan en contacto con la Comisión, dirigiéndose:

— o bien directamente a la Secretaría General, me de la Loi 200, B-104 Bruselas,

— o bien a alguna de las oficinas de información de la Comisión, cuya lista figuran en una lista anexa a la Comunicación.

Además, los principios formulados en la Comunicación se podrán alegar ante cualquier órgano jurisdiccional nacional al que se someta un litigio relativo a la homologación o matriculación de un vehículo importado. Los artículos 30 y 36 del Tratado figuran entre las disposiciones que tienen un efecto directo y que generan, para los particulares, derechos que deben ser salvaguardados por los órganos jurisdiccionales nacionales (véase la sentencia «Iannelli y Volpi», de 22 de marzo de 1977).

* Que, en el caso de España son: Comisión Europea (Representación en España) Paseo de la Castellana, 46: E- 28046 Madrid Tel. 91-431.57.11, y

Comisión Europea (Oficina de Barcelona) Av. Diagonal 407 bis, planta 18 E-08008 Barcelona Tel. 93-415.63.11

CONCLUSIONES

Que no son tales... porque, por nuestra parte, sólo podemos subrayar la oportunidad y el acierto de una actualización de la Comunicación 88/C 281/08 que, en su día, fue un útil instrumento de información para los consumidores, para los agentes económicos, e, incluso, para los funcionarios de los Estados miembros, a los que corresponde la responsabilidad de llevar a cabo las homologaciones, matriculaciones, controles técnicos, etc.

Y no existen razones para pensar que la Comunicación, mejorada y más completa, no será igualmente útil. Ciertamente, tampoco faltará quien señale que, pese a los evidentes esfuerzos de sus redactores, algunos puntos de la Comunicación resultan todavía de difícil interpretación —valga la paradoja— por los consumidores con escasos conocimientos de Derecho comunitario o que, atendiendo a su fecha de publicación, habría podido recoger los principios consagrados en la reciente jurisprudencia del TJCE en materia de importaciones paralelas de automóviles. Sin embargo, es preciso comprender las limitaciones de este tipo de comunicaciones interpretativas, que se evidencian, sin ir más lejos, en la citada jurisprudencia.

Limitaciones que no deben servir para negar su utilidad para explicar de manera clara y concreta el Derecho aplicable como se deduce del Tratado CE, de la legislación comunitaria y de la propia jurisprudencia del TJCE. Como ya hemos dicho, las comunicaciones interpretativas de la Comisión no tienen por objeto establecer obligaciones jurídicas nuevas, sino que deben servir para mejorar la transparencia del mercado interior, a la vez que permiten una mejor cooperación entre las administraciones nacionales.

Por lo que se refiere a la eventual elaboración de guías orientativas, más accesibles para el consumidor medio, cabe preguntarse si su publicación debe confiarse a los servicios de la Comisión, o, subsidiariamente, a los entes nacionales especializados, asociaciones de consumidores, etc.

EJEMPLOS

[Fuente: Sección V de la Comunicación]

Casos de adquisición de los vehículos con homologación nacional (79):

Casos de adquisición de los vehículos con homologación CEE:

—1—

El Sr. Pérez, residente en el Estado miembro A, adquiere en el Estado miembro B un vehículo nuevo. Como en este caso el vehículo corresponde a un tipo que ha obtenido homologación CEE, el vehículo puede ser matriculado en el Estado miembro A sin tener que realizar las formalidades relacionadas con las características técnicas del vehículo. Si el vehículo no se envía al Estado A por otro medio de transporte (tren, camión, etc.), deberá ir provisto de una placa provisional (placa de tránsito). Los principios enunciados en este ejemplo se aplican, mutatis mutandis, en el caso de que el vehículo sea adquirido por un intermediario por cuenta del Sr. Pérez.

—2—

Si el Sr. Dupont, residente en el Estado miembro A, adquiere en el Estado miembro B un vehículo usado provisto de un certificado de conformidad que demuestre que el vehículo corresponde a un tipo con homologación CEE, el Estado miembro A sólo podrá exigir la inspección técnica del estado físico del vehículo si dicha inspección también se exige en circunstancias comparables (antigüedad del vehículo, nueva matriculación, etc.) para las transacciones que tengan lugar en el interior del Estado miembro A.

—3—

El Sr. Smith, residente en el Estado miembro A, se traslada al Estado miembro B para adquirir allí un vehículo nuevo correspondiente a un tipo que haya obtenido una homologación de alcance nacional en el país de su residencia o lo encarga a un distribuidor establecido en el Estado B. El vehículo se le entrega, por tanto, con un certificado de conformidad con arreglo al modelo homologado en el Estado miembro A. En este caso, las autoridades del Estado miembro A tienen que proceder a la matriculación en las mismas condiciones que si el vehículo hubiera sido adquirido a un distribuidor establecido en el Estado miembro A.

El Sr. Maier, residente en el Estado miembro A, adquiere en el Estado miembro B un vehículo nuevo destinado al mercado del Estado miembro B y que corresponde a un tipo con homologación de alcance nacional en el Estado B. El vehículo se matricula en B, con una placa provisional (placa de «tránsito»), y se transfiere a A. El Sr. Maier entra en contacto con el representante oficial del fabricante del vehículo en el Estado miembro A y le solicita un certificado de conformidad o un documento análogo. El representante del fabricante comprueba que el vehículo es similar a un tipo de vehículo homologado en A, con excepción de algunos detalles: el vehículo tiene tres puertas, en lugar de cinco. El representante del fabricante expide un documento por el que se certifica que el vehículo corresponde al tipo homologado en A, con excepción de ciertos puntos que se hacen constar. El Sr. Maier presenta este documento con su solicitud de matriculación. Como los puntos señalados por el representante del fabricante no plantean ningún problema de seguridad, el vehículo debe ser matriculado sin demora.

(79) Si, en los dos ejemplos siguientes, el vehículo en cuestión no fuera nuevo sino usado, el Estado miembro A tendría la obligación de exigir la inspección técnica del estado físico del vehículo en el momento de su matriculación, siempre que dicha inspección se efectuó de forma no discriminatoria con respecto a los vehículos que se encuentren en la misma situación en el Estado miembro A

BIBLIOGRAFÍA

[Fuente: Archivos BALGV, Bruselas]

«Car price differences in the EEC». BEUC, Bruselas 1986; 25 págs.

«Cars: Price differences on the wane in the EU». European report 1996; N°2108: 3-4.

«Distribución de vehículos automóviles: Guía orientativa». Comisión Europea (DG IV-Competencia (80)) 1995; 33 págs.

«El preu deis automovils a sis països de la CEE». Institut Català del Consum, Barcelona 1989; 45 págs.

«L'achat d'un véhicule neut en Espagne et en Italie - Démar-ches et formantes». CIAC Europe, Montpellier; 1995; 12 págs.

«Le prix des automobiles en Espagne, France et Italie». CIAC Europe, Montpellier; 1995; 6 págs.

«Questionnaire relatif aux importations parallèles». OCDE, París 1986; 4 págs.

«Situación de la reglamentación de homologación de vehículos y sus equipos en España». ANFAC, Madrid 1986.

«The Mutual Recognition of National Laws after 1992». Consumers in Europe Group, Londres 1994; 15 págs.

«Une situation kafkaïenne: «J'ai acheté une voiture a Milan», Test Achats 1996; N° 389: pág. 50.

AYRAL, MICHEL: «La suppression des controles aux frontières intra comnautales». Revue du Marché Unique Européen 1993; N° 1: 13-44.

BORCHARDT, G.M. y WELLENS, K.C.: «Soft Law in European Community Law». European Law Review 1989; 14: 267-321.

DE PERIER, ETIENNE: «Voitures: la Commission clarifie les regles pour les importations par les particuliers». Single Market News 1996; N° 2: pág. 16.

European Consumer Law Group «Non-legislative Means of Consumer Protection». *Journal of Consumer Policy* 1983; 209-224.

GALINIER, PASCAL: «J.D.Power III, La terreur des vendeurs de voitures». *Le Nouvel Economiste* 1996; N°1038: pág. 61.

GANZ, GABRIELLE: «Quasi-Legislation». Sweet & Maxwell, London 1987.

GARDENES SANTIAGO, MIGUEL: «Las comunicaciones interpretativas de la Comisión: concepto y valor normativo». *Revista de instituciones europeas* 1992; Vol.19 N° 3: 933-949.

GONZÁLEZ VAQUE, LUIS: «Automóviles: homologación y matriculación de vehículos anteriormente matriculados - Estudio de la comunicación interpretativa 88/C 281/08, de 4 de noviembre de 1988». Bruselas 1989; 68 págs.

GONZÁLEZ VAQUÉ, LUIS: «Rapport sur le Marché Intérieur, six semaines avant son achèvement» (81), Nancy 1992; 59 págs.

HONDIUS, E.H.: «Non-legislative Means of Consumer Protection: The Dutch Perspective». *Journal of Consumer Policy* 1984; 137-156.

LEBRUN, B.: «Le nouveau règlement communautaire sur la distribution automobile». *Journal des Tribunaux-Droit européen* 1995; N°22: 169-172

Louis, JEAN-VICTOR: «El ordenamiento jurídico comunitario». Comisión europea, Bruselas 1993; 267 págs.

MATTERA, A.: «La procédure en manquement et la protection des droits des citoyens et des operateurs lésés». *Revue du Marché Unique Européen* 1995; N° 3: 123-165.

MELCHIOR, MICHEL: «Les Communications de la Commission: Contribution a l'étude des communautaires non prévus par les traites», en «Mélanges Fernand Déhousse», vol.2 «La Construction européenne». Nathan - Labor, París, Bruselas 1979; 243-258.

REALE, MARIACRISTINA: «Le comunicazioni interpretative della Commissione della Comunità Europea», 1989-90, (Tesis), Università degli Studi di Bologna.

SNYDER, FRANCIS: «Soft Law and Institutional Practice in the European Community». European University Institute, San Domenico (FI) 1993; 36 págs.

THOMPSON, R.: «The Single Market for Pharmaceuticals». Butterworths, Londres 1994; 434 págs.

REFERENCIAS LEGISLATIVAS

[Fuente: DG XV]

REGLAMENTOS:

— 12 de diciembre de 1984 Reglamento (CEE) n° 123/85, de la Comisión, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de postventa de vehículos automóviles (DO N° L 15, 18 de enero de 1985, pag 16(82))

— 28 de junio de 1995 Reglamento (CE) n° 1475/95, de la Comisión relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de postventa de vehículos automóviles (DO N° L 145, 29 de junio de 1995, pag 25 (83))

(80) Doc. IV/9509/95ES.

(81) Informe presentado por el autor en el curso de las «Journées de Formation L'Europe á la veille du Marché Intérieur», Universidad de Nancy II, noviembre de 1992.

DECISIONES Y DIRECTIVAS:

— 6 de febrero de 1970 Directiva 70/156/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (DO N° L 42, 23 de febrero de 1970, pag 1)

— 29 de diciembre de 1976 Directiva 77/143/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques (DO N° L 47, 18 de febrero de 1977, pag 47)

— 28 de marzo de 1983 Directiva 83/182/CEE del Consejo, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte (DO N° L 105, 23 de abril de 1983, pag 59)

- 28 de marzo de 1983 Directiva 83/183/CEE del Consejo, relativa a las franquicias fiscales aplicables a las importaciones definitivas de bienes personales de los particulares procedentes de un Estado miembro (DO N° L 105, 23 de abril de 1983, pag 64)
- 26 de julio de 1988 Directiva 88/449/CEE del Consejo, por la que se modifica la Directiva 77/143/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques (DO N° L 222, 12 de agosto de 1988, pag 10)
- 23 de noviembre de 1989 Directiva 89/604/CEE del Consejo, por la que se modifica la Directiva 83/183/CEE relativa a las franquicias fiscales aplicables a las importaciones definitivas de bienes personales de los particulares, procedentes de un Estado miembro (DO N° L 348, 29 de noviembre de 1989, pag 28)
- 16 de diciembre de 1991 Directiva 91/680/CEE del Consejo, que completa el sistema común del Impuesto sobre el Valor Añadido y que modifica, con vistas a la abolición de las fronteras, la Directiva 77/388/CEE (DO N° L 376, 31 de diciembre de 1991)
- 21 de junio de 1991 Directiva 91/328/CEE del Consejo, por la que se modifica la Directiva 77/143/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques (DO N° L 178 6 de julio de 1991, pag 29)
- 25 de febrero de 1992 Directiva 92/12/CEE del Consejo, relativa al régimen general, tenencia, circulación y con troles de los productos objeto de impuestos especiales (DO N° L 76, 23 de marzo de 1992, pag 1)
- 18 de junio de 1992 Directiva n° 92/53/CEE del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos de motor y de sus remolques (DO N° L 225, 10 de agosto de 1992, pag 1)
- 30 de junio de 1992 Directiva n° 92/61/CEE del Consejo relativa a la recepción de los vehículos a motor de dos o tres ruedas (DO N° L 225, 10 de agosto de 1992 pag 72)
- 13 de diciembre de 1993 Decisión del Consejo y la Comisión, relativa a la celebración del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Austria la República de Finlandia, la República de Islandia, el Principado de Liechestein, el Reino de Noruega, el Reino de Suecia y la Confederación Suiza, por otra parte (DO N° L 1, 3 de enero de 1994 pag 1)
- 14 de febrero de 1994 Directiva 94/5/CE del Consejo por la que se completa el sistema común del impuesto sobre el valor añadido y por la que se modifica la Directiva 77/388/CEE - Régimen especial aplicable a los bienes de ocasión, objetos de arte, antigüedades y objetos de colección (DO N° L 60, 3 de marzo de 1994 pag 16)

COMUNICACIONES:

- «Libro blanco sobre la realización del mercado interior», de 14 de junio de 1985 [COM(85)310 final]
- 88/C 281/08 Comunicación de la Comisión relativa a los procedimientos de homologación y de matriculación de vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro (DO N° C 281, 4 de noviembre de 1988, pag 9).
- 91/C 329/06 Comunicación relativa a la clarificación de la actividad de los intermediarios de automóviles (DO N° C 329, 18 de diciembre de 1991, pag 20).
- Comunicación de la Comisión «Aprovechar al máximo el Mercado interior Programa estratégico» de 22 de diciembre de 1993 [COM (93) 632 final].
- 96/C 143/04 Comunicación de la Comisión relativa a los procedimientos de homologación y de matriculación de vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro (DO N° C 143, 15 de mayo de 1996, pag 4).

(82) Por lo que se refiere a la fecha de expiración de este Reglamento véase el artículo 13(3) del Reglamento (CE) n° 1475/95

(83) Véase también la Guía Orientativa de la Dirección general IV citada en la nota 16

SENTENCIAS CITADAS (84):

- 11 de julio de 1974 «**Dassonville**», asunto 8/74, RJTJ pág. 837.
- 20 de mayo de 1976 «**De Peijper**», asunto 104/75, RJTJ pág. 613.
- 22 de marzo de 1977 «**Ianelli y Volpi**», asunto 74/ 76, RJTJ pág. 557.
- 28 de enero de 1986 «**Comisión v. Francia**», asunto 188/84, RJTJ pág. 419.
- 12 de junio de 1986 «**Schloh**», asunto 50/85, RJTJ pág. 1.855.
- 11 de junio de 1987 «**Gofette et Gilliard**», asunto 406/85, RJTJ pág. 2.525.
- 17 de junio de 1987 «**Comisión v. Italia**», asunto 154/85, RJTJ pág. 2.717.
- 30 de abril de 1991 «**British Motors Wright**», asunto C-239/90, RJTJ pág. 1-5485 (véase: Estudios sobre Consumo N° 23, pag. 181)
- 12 de noviembre de 1992 «**Foumier**», asunto C 73/89, RJTJ pág. 1-2.023 (véase: Estudios sobre Consumo N° 26, pág. 105).
- 13 de octubre de 1993 «**Motorradcenter**», asunto C-93/92, RJTJ pág.1-5009 (véase: Estudios sobre Consumo N° 33, pág.149).
- 30 de noviembre 1993 «**Deutsche Renault**», asunto C-317/91, RJTJ pág.1-6.227 (véase: Estudios sobre Consumo N° 33, pág.146).
- 5 de octubre 1994 «**Van Shaik**», asunto C-55/93, RJTJ pág. 1-4.837 (véase: Estudios sobre Consumo N° 34, pág.159).
- 5 de febrero de 1996 «**Garage Massol**», asunto C-22/94, sin publicar todavía.
- 5 de febrero de 1996 «**Nissan Francia**», asunto C-309/94, sin publicar todavía

(84) También se incluyen en esta lista algunas sentencias relativas a vehículos de motor que no se citan en nuestro artículo, pero que han sido objeto de comentario en Estudios sobre Consumo; en tal caso se indica el número y la página en que se encuentra dicho comentario.

Colaboradores

MANUEL REBOLLO PUIG

Catedrático de Derecho Administrativo en la Universidad de Córdoba. Es autor de diversos trabajos relativos a la defensa del consumidor, entre los que cabe citar *Potestad sancionadora, alimentación y salud pública*, ed. Instituto Nacional de Administración Pública, Madrid, 1989, y su contribución a la obra dirigida por R. Bercovitz y J. Salas, *Comentarios a la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios*, ed. Civitas, Madrid, 1992, libro en el que se ocupó del capítulo IX de dicha Ley. Recientemente ha obtenido el premio San Raimundo de Peñafort que le otorgó la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación con el mecenazgo de la Fundación Banesto por su libro *El enriquecimiento injusto de la Administración Pública*, ed. Pons, Madrid, 1995.

LUIS GONZÁLEZ VAQUÉ

Jefe de la División «Aplicación de los artículos 30 a 36 CEE y supresión de las restricciones a los intercambios», Dirección General XV, Mercado interior y servicios financieros, Comisión Europea, Bruselas. De 1988 a 1992 prestó sus servicios en la División «Productos alimenticios» de la DG III de la Comisión, a la que se incorporó tras ocupar el cargo de Jefe del Departamento de Legislación alimentaria, veterinaria y fitosanitaria de la FAO, Roma (de 1982 a 1987). Su especialización en Derecho del Consumo se desarrolló, hasta esas fechas, no sólo en el ámbito de la empresa privada, sino también en el de la Administración autonómica y en consultorías internacionales.

ÁNGELES RUBIO GIL

En la actualidad es investigadora bajo el patrocinio del Instituto de Turismo de España. Es licenciada en Sociología y licenciada en Ciencias Políticas por la Universidad Complutense de Madrid. Doctoranda del departamento de Cambio Social de la misma universidad. Ha sido Becaria en el Departamento de Estudios del Ministerio de Asuntos Sociales (Instituto de la Mujer). Premio Literario de ensayo sobre turismo Cultural Europa Universitarias/Grupo Sol-Meliá. Autora de publicaciones como *La Revolución Bancaria* y de investigaciones y artículos en torno a la Sociología del Trabajo, el Género y el Turismo.

MARÍA DE LA LUZ DEL HIERRO RINCÓN

Doctora en Psicología por la Universidad Complutense de Madrid, habiendo realizado su tesis doctoral en el Departamento de Metodología de las Ciencias del Comportamiento.

VIDAL DIAZ DE RADA

Es Doctor en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad de Deusto y ha colaborado en el Departamento de Técnicas de Investigación Social en la citada universidad. Ha sido Becario de Investigación del Gobierno de Navarra y en la actualidad realiza su actividad investigadora en la Universidad Pública de Navarra. Es autor de diversas publicaciones sobre hábitos de consumo.