

## Comunicación interpretativa de la Comisión sobre los procedimientos de matriculación de vehículos de motor procedentes de otro Estado miembro

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2007/C 68/04)

### 1. INTRODUCCIÓN

Comprar un vehículo de motor en otro Estado miembro o trasladarlo de un Estado miembro a otro es ahora mucho más sencillo que hace unos años, principalmente debido a tres cambios importantes:

- a) los diferentes sistemas nacionales de homologación de tipo se han sustituido por el sistema de homologación CE de vehículos completos <sup>(1)</sup>, que se viene aplicando, con carácter obligatorio, a la mayoría de los vehículos de turismo y motocicletas desde enero de 1998 y junio de 2003, respectivamente. Por consiguiente, de cara a la comercialización, las categorías de vehículos de motor mencionadas han de cumplir todas las Directivas pertinentes sobre homologación CE y los Estados miembros, por su parte, no pueden denegar la venta, la matriculación ni la puesta en circulación de dichos vehículos. Actualmente, el Parlamento Europeo y el Consejo están examinando una propuesta de nueva «Directiva marco» <sup>(2)</sup>. Tras su adopción, los vehículos industriales (autobuses y autocares, furgonetas y camiones) se incluirán en la homologación CE de vehículos completos. Una homologación CE uniforme en toda la Unión Europea facilita y agiliza la matriculación en todos los Estados miembros;
- b) el nuevo Reglamento de exención en bloque sobre la aplicación de las normas de competencia a la venta de vehículos de motor y los servicios relacionados con ellos <sup>(3)</sup> ha aumentado las posibilidades de los consumidores europeos de beneficiarse del mercado único en la práctica, de manera que puedan aprovechar al máximo las diferencias de precio que existen entre los diversos Estados miembros. Por ejemplo, ahora los consumidores pueden recurrir sin restricciones a los servicios de intermediarios o agentes para comprar sus vehículos de motor donde más les convenga. Los distribuidores gozan de mayor libertad para operar fuera de su territorio nacional y vender vehículos a consumidores de otros Estados miembros (la llamada venta activa, que viene a sumarse a la venta pasiva, en la que son los consumidores los que deciden acudir al distribuidor);
- c) la Comunidad Europea (CE) ha introducido un permiso de circulación armonizado para vehículos de motor <sup>(4)</sup>. Su principal objetivo es facilitar la libre circulación de los vehículos matriculados en un Estado miembro por las carreteras de los demás Estados miembros, así como la puesta en circulación de los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro.

No obstante, un número considerable de ciudadanos y empresas siguen evitando la compra de un vehículo de motor en otro Estado miembro ante el temor de tener que realizar papeleos innecesarios y soportar gastos adicionales en su propio país. Por otro lado, el traslado de un vehículo de motor de un Estado miembro a otro sigue siendo objeto de reclamaciones, en particular debido a los onerosos procedimientos de homologación y matriculación. En la actualidad, hasta un 20 % de los casos abiertos por incumplimiento en el ámbito de los artículos 28 a 30 del Tratado CE, así como el 7 % de los casos tratados por Solvit, se refieren a la matriculación de vehículos de motor <sup>(5)</sup>.

La presente Comunicación pretende ofrecer una visión general exhaustiva y actualizada sobre los principios de la legislación comunitaria aplicables a la matriculación de vehículos de motor en un Estado miembro distinto de aquel en el que se ha realizado la compra y al traslado de matrículas entre Estados miembros, a la luz de los últimos cambios que se han introducido en la legislación europea, así como en la jurisprudencia

<sup>(1)</sup> Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (DO L 42 de 23.2.1970, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 161 de 14.6.2006, p. 12).

<sup>(2)</sup> Propuesta de la Comisión de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, COM(2003) 418, modificada por COM(2004) 738.

<sup>(3)</sup> Reglamento (CE) n° 1400/2002 de la Comisión, de 31 de julio de 2002, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor (DO L 203 de 1.8.2002, p. 30). Reglamento modificado por el acta de adhesión de 2003.

<sup>(4)</sup> Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

<sup>(5)</sup> [http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index\\_es.htm](http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_es.htm).

del Tribunal de Justicia. No ofrece, sin embargo, una visión general de los principios de la legislación comunitaria aplicables a los impuestos de matriculación de vehículos y a los impuestos de circulación <sup>(1)</sup>, que, en la actualidad, se rigen por los artículos 25 o 90 del Tratado CE <sup>(2)</sup>.

La presente Comunicación sustituye en su totalidad a la Comunicación 96/C 143/04 de la Comisión <sup>(3)</sup>. Cabe señalar, no obstante, que solo el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas tiene autoridad para resolver definitivamente en materia de interpretación de la legislación comunitaria.

Esta Comunicación presenta un interés particular para las autoridades de los Estados miembros responsables de la homologación y la matriculación de los vehículos de motor, a las que servirá de ayuda para una aplicación correcta de la legislación comunitaria. La Comisión elaborará una guía para los consumidores en la que se explicarán los procesos de traslado y matriculación de vehículos en el interior de la UE.

En cualquier caso, la Comisión seguirá supervisando atentamente la correcta aplicación de los principios de la legislación comunitaria aplicables a la matriculación y el traslado de vehículos de motor.

## 2. TERMINOLOGÍA

La presente Comunicación se refiere tanto a los vehículos de motor que se matriculan por primera vez como a los que se han matriculado anteriormente en otro Estado miembro, ya sean nuevos o de segunda mano.

A los efectos de la presente Comunicación, se entenderá por «vehículo de motor»:

- todo vehículo propulsado destinado a ser utilizado en carretera, completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y una velocidad máxima nominal superior a 25 km/h, así como sus remolques, a excepción de los vehículos que circulan sobre raíles, los tractores agrícolas y forestales, cualquier maquinaria móvil y los vehículos industriales pesados <sup>(4)</sup>, o
- todo vehículo propulsado, con dos o tres ruedas, gemelas o no, destinado a circular por carretera <sup>(5)</sup>,

Un vehículo de motor «anteriormente matriculado en otro Estado miembro», todo vehículo de motor que haya obtenido la autorización administrativa para su puesta en circulación, lo que implica su identificación y la atribución de un número de matrícula. Por consiguiente, la presente Comunicación también se refiere a los vehículos de motor que han sido objeto de matriculación temporal o breve y a los vehículos de motor que han sido objeto de matriculación profesional,

El tiempo durante el cual un vehículo ha estado matriculado en un Estado miembro antes de ser trasladado a otro Estado miembro es irrelevante.

## 3. MATRICULACIÓN DE UN VEHÍCULO DE MOTOR EN EL ESTADO MIEMBRO DE RESIDENCIA

### 3.1. Determinación del Estado miembro de residencia a efectos de matriculación

Según el Tribunal de Justicia, la matriculación es el corolario natural del ejercicio de la competencia tributaria en el ámbito de los vehículos de motor. Facilita los controles, tanto para el Estado miembro de matriculación como para los demás Estados miembros, ya que la matriculación en un Estado miembro constituye la prueba de que se han pagado los impuestos sobre vehículos de motor en dicho Estado <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Los principios de la legislación comunitaria aplicables en la actualidad a los impuestos de matriculación de vehículos y a los impuestos de circulación se establecen en un documento informativo de la Comisión sobre los derechos y deberes de los ciudadanos europeos en materia de imposición de vehículos que se trasladan en el interior de la Comunidad o se utilizan habitualmente en viajes transfronterizos, publicado en [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm).

<sup>(2)</sup> La Comisión ha adoptado una propuesta sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo [COM(2005) 261 de 5 de julio de 2006]. En dicha propuesta se contempla la eliminación gradual de los impuestos de matriculación a lo largo de un período de entre cinco y diez años, así como un sistema de reembolso de los impuestos residuales cuando un vehículo matriculado en un Estado miembro sea trasladado permanentemente a otro Estado miembro para ser matriculado.

<sup>(3)</sup> DO C 143 de 15.5.1996, p. 4.

<sup>(4)</sup> Véase el artículo 1 de la Directiva 70/156/CEE.

<sup>(5)</sup> Es decir, cualquier motocicleta que entre en el ámbito de aplicación del artículo 1 de la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo (DO L 124 de 9.5.2002, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2005/30/CE de la Comisión (DO L 106 de 27.4.2005, p. 17).

<sup>(6)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 2002 en el asunto C-451/99, Cura Anlagen GMBH/Auto Service Leasing GmbH (ASL) (Rec. 2002, p. I-03193) (<http://curia.europa.eu/es/content/juris/index.htm>).

Toda persona tiene la obligación de matricular su vehículo en el Estado miembro en el que reside normalmente. En el artículo 7 de la Directiva 83/182/CEE <sup>(1)</sup> y en el artículo 6 de la Directiva 83/183/CEE <sup>(2)</sup> se establecen normas precisas para determinar la residencia normal en situaciones en las que las personas en cuestión viven y conducen temporal o permanentemente, respectivamente, en un Estado miembro distinto del suyo propio. No obstante, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia mantiene que el criterio cuantitativo al que se refiere el artículo mencionado (vivir más de 185 días al año en un sitio determinado) no puede tomarse como el criterio principal si existen otros factores que alteran la situación.

Según el Tribunal de Justicia, cuando una persona tiene al mismo tiempo vínculos personales y profesionales en dos Estados miembros, su lugar de residencia normal, determinado en el marco de una apreciación global atendiendo a todos los elementos de hecho relevantes, es aquel en el que está localizado el centro permanente de sus intereses; en el supuesto de que dicha apreciación global no permita tal localización, se concederá prioridad a los vínculos personales <sup>(3)</sup>.

### 3.2. Las diferentes etapas para obtener la matriculación de un vehículo de motor

La legislación nacional vigente de los Estados miembros contempla (como máximo) tres etapas diferentes para matricular un vehículo de motor en el Estado miembro receptor:

- **la homologación de las características técnicas del vehículo de motor**, que, en muchos casos, será la homologación CE. No obstante, algunos tipos de vehículos de motor siguen estando sujetos a procedimientos de homologación nacionales,
- **la inspección técnica de los vehículos usados**, cuyo objetivo es verificar que el vehículo de motor en cuestión se encuentra en buen estado de reparación en el momento de la matriculación, a fin de proteger la salud y la vida de las personas,
- **la matriculación del vehículo de motor**, es decir, la autorización administrativa para su puesta en circulación, lo que implica la identificación del vehículo y la atribución de un número de matrícula.

### 3.3. Homologación de las características técnicas del vehículo de motor

#### 3.3.1. Homologación CE

Todos los turismos de serie homologados desde 1996, las motocicletas homologadas desde mayo de 2003 y los tractores homologados desde 2005 están sujetos, en principio, a la homologación CE. Se trata de un procedimiento en el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo determinado cumple todos los requisitos europeos aplicables en materia de seguridad y protección medioambiental. La homologación CE es válida en todos los Estados miembros.

Cuando el fabricante del vehículo de motor presenta, con arreglo a la Directiva 70/156/CEE, su **solicitud de homologación CE** ante la autoridad competente de un Estado miembro, que concede la homologación del vehículo si este cumple todos los requisitos de las directivas pertinentes <sup>(4)</sup>, dicha autoridad competente envía a las autoridades competentes de los demás Estados miembros una copia del certificado de homologación correspondiente a cada tipo de vehículo que haya homologado, cuya homologación haya denegado o cuyo certificado de homologación haya retirado.

El fabricante, en calidad de titular de la homologación CE, expide un **certificado de conformidad CE** que acredita que la fabricación del vehículo es conforme al tipo de vehículo homologado. Todo vehículo nuevo homologado con arreglo a la homologación CE deberá ir acompañado del certificado de conformidad CE. Además, las normas comunitarias vigentes en materia de competencia obligan a los fabricantes a expedir certificados de conformidad CE sobre una base no discriminatoria en materia de plazos, independientemente del destino y el origen del vehículo (es decir, sin tener en cuenta si el vehículo se ha vendido a un consumidor que reside en otro Estado miembro o lo ha comprado un concesionario a un distribuidor en otro Estado miembro).

<sup>(1)</sup> Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte (DO L 105 de 23.4.1983, p. 59). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/98/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 129).

<sup>(2)</sup> Directiva 83/183/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables a las importaciones definitivas de bienes personales de los particulares procedentes de un Estado miembro (DO L 105 de 23.4.1983, p. 64). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 92/12/CEE (DO L 76 de 23.3.1992, p. 1).

<sup>(3)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 2001 en el asunto C-262/99, Paraskevas Louloudakis/Elliniko Dimosio (Rec. 2001, p. I-05547).

<sup>(4)</sup> En el anexo IV, parte I, de la Directiva 70/156/CEE se enumeran las Directivas aplicables.

Los Estados miembros solo pueden matricular los vehículos nuevos homologados con arreglo a la homologación CE por lo que respecta a su fabricación y funcionamiento y autorizar su venta o puesta en circulación cuando vayan acompañados de un certificado válido de conformidad CE.

De acuerdo con la legislación europea, no es necesario que el certificado de conformidad siga acompañando al vehículo después de su matriculación. En la mayoría de los Estados miembros, las autoridades conservan el certificado de conformidad CE tras la matriculación del vehículo.

Los vehículos nuevos homologados con arreglo a la homologación CE y acompañados de un certificado de conformidad válido no pueden estar obligados a someterse a una nueva homologación de sus características técnicas ni a cumplir requisitos técnicos adicionales por lo que respecta a su fabricación y funcionamiento, a menos que hayan sido modificados de manera obvia tras salir de los locales del fabricante. Por consiguiente, no está permitida la legislación nacional que supedita la matriculación de los vehículos de motor acompañados de un certificado de homologación CE válido a la presentación de un certificado nacional que acredite su conformidad con las exigencias nacionales, por ejemplo, en materia de emisiones de gases de escape <sup>(1)</sup>.

### 3.3.2. Homologación nacional

De acuerdo con la legislación comunitaria vigente, las siguientes categorías de vehículos de motor no están homologadas con arreglo a la homologación CE:

- los vehículos industriales (autobuses, autocares, furgonetas y camiones) y sus remolques,
- los vehículos fabricados en series limitadas,
- los vehículos homologados de manera individual.

Un vehículo de motor nuevo que no haya sido homologado con arreglo a la homologación CE puede tener que someterse a la homologación nacional en el Estado miembro receptor antes de poder ser matriculado. La homologación nacional dará lugar a un certificado de conformidad nacional que servirá, entre otras cosas, para proceder a la matriculación del vehículo de motor.

La homologación nacional puede ser de tipo o individual:

- el objetivo de la **homologación nacional de tipo** y la homologación nacional de tipo de series limitadas es garantizar la conformidad del tipo de vehículo con los requisitos técnicos nacionales aplicables. El resultado es un certificado nacional de conformidad de tipo expedido por el fabricante, en el que se confirma que la fabricación del vehículo es conforme al tipo de vehículo homologado,
- la **homologación nacional individual** se refiere a la certificación de la conformidad de un vehículo concreto (único o no) con los requisitos nacionales pertinentes. Este procedimiento se aplica, en particular, a los vehículos importados de terceros países individualmente y que no cumplen los requisitos europeos de homologación de tipo, así como a los vehículos únicos.

Los procedimientos de homologación nacional de tipo y homologación nacional individual de los vehículos que van a utilizarse o a matricularse por primera vez en la UE normalmente no entran en el ámbito de aplicación de la legislación comunitaria.

Sin embargo, los procedimientos de homologación nacional de los vehículos de motor que ya han obtenido una homologación nacional en otro Estado miembro y de los vehículos de motor que ya han sido matriculados en otro Estado miembro deben cumplir lo dispuesto en los artículos 28 y 30 del Tratado CE. De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la existencia de tales procedimientos nacionales no es necesariamente, en sí misma, contraria a los artículos mencionados.

No obstante, para ser conformes con los artículos 28 y 30 del Tratado CE, los procedimientos de homologación nacional han de cumplir, al menos, las siguientes condiciones <sup>(2)</sup>:

- a) los procedimientos de homologación nacional deben, en cualquier caso, basarse en **criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano**, de forma que queden establecidos los límites del ejercicio de la facultad de apreciación de las autoridades nacionales, con el fin de que esta no se utilice de manera arbitraria;

<sup>(1)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de mayo de 1997 en el asunto C-329/95, proceso contencioso administrativo incoado por VAG Sverige AB (Rec. 1997, p. I-02675).

<sup>(2)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de enero de 2002 en el asunto C-390/99, Canal Satélite Digital SL/Administración General del Estado y Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS) (Rec. 2002, p. I-006607).

- b) dichos procedimientos **no pueden duplicar los controles** ya efectuados en el marco de otros procedimientos, bien en ese mismo Estado, bien en otro Estado miembro. Por consiguiente, las autoridades nacionales no pueden exigir controles técnicos cuando estos ya han sido realizados en otro Estado miembro y los resultados están a su disposición o pueden ponerse a su disposición si así lo solicitan. Para ello es necesario que el organismo nacional al que se dirige una solicitud de homologación de un vehículo de motor o de reconocimiento, en ese contexto, de la equivalencia de un certificado de homologación expedido por un organismo competente de otro Estado miembro adopte un enfoque activo. Por otro lado, también dicho organismo competente ha de adoptar un enfoque activo cuando sea necesario; en este sentido, corresponde a los Estados miembros velar por que los organismos competentes cooperen entre sí con vistas a facilitar los procedimientos que han de seguirse para acceder al mercado nacional del Estado miembro de importación <sup>(1)</sup>;
- c) el procedimiento ha de ser fácilmente accesible y debe poder completarse en un período de tiempo razonable y, si conduce a una denegación, la decisión deberá poder ser objeto de recurso ante los tribunales. El procedimiento deberá estar contemplado expresamente en una disposición de aplicación general vinculante para las autoridades nacionales. Por otro lado, un procedimiento de homologación nacional viola los principios fundamentales de la libre circulación de mercancías cuando su duración y lo desproporcionado de los gastos que de él se derivan disuaden al propietario del vehículo de motor de solicitar la homologación de este.

**Los requisitos técnicos del Estado miembro receptor no deben exigir innecesariamente que se modifique el vehículo de motor.** El hecho de que el vehículo de motor ya estuviera matriculado en otro Estado miembro significa que las autoridades competentes de dicho Estado miembro ya habían considerado que el vehículo en cuestión cumplía los requisitos técnicos aplicables en él. Así pues, las autoridades nacionales competentes solo pueden denegar la homologación de un vehículo de motor ya homologado en otro Estado miembro, independientemente de si ya estaba matriculado o no, si el vehículo de motor en cuestión supone un verdadero riesgo para la salud pública. Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, los Estados miembros, en el ejercicio de su facultad de apreciación en relación con la protección de la salud pública, deben respetar el principio de proporcionalidad. Por consiguiente, los medios que elijan deben limitarse a lo realmente necesario para garantizar la protección de la salud pública o cumplir requisitos primordiales en materia, por ejemplo, de seguridad vial y han de ser proporcionales al objetivo perseguido, que no hubiera podido alcanzarse con medidas menos restrictivas del comercio intracomunitario <sup>(2)</sup>. Al contener el artículo 30 del Tratado CE una excepción, de interpretación estricta <sup>(3)</sup>, a la norma de la libre circulación de mercancías en el interior de la Comunidad, **incumbe a las autoridades nacionales que lo invocan demostrar en cada caso que la aplicación de su normativa es necesaria para proteger efectivamente los intereses contemplados en el citado artículo** y, en especial, que la homologación de los vehículos de motor de que se trata plantea un riesgo real para la salud pública o la seguridad vial.

No puede alegarse razonablemente que el mero hecho de que un vehículo haya sido homologado con arreglo a la normativa de otro Estado miembro y, posiblemente (pero no necesariamente), algunas de sus características técnicas difieran de las establecidas en la legislación del Estado miembro de destino o de las de la homologación de tipo equivalente en dicho Estado miembro constituya un grave riesgo para la salud y la vida humanas o para el medio ambiente.

En la práctica, es necesario que las autoridades competentes del Estado miembro receptor adopten las siguientes medidas:

- a) las características técnicas de un vehículo de motor previamente homologado y matriculado en otro Estado miembro han de evaluarse primero con arreglo a la normativa técnica vigente en el Estado miembro receptor, pero no con arreglo a la normativa vigente en el momento actual, sino a la normativa vigente (en el Estado miembro receptor) en el momento de la homologación en el Estado miembro de procedencia;
- b) las autoridades competentes deben tener en cuenta el control realizado y los certificados expedidos por las autoridades competentes de otros Estados miembros y por el fabricante <sup>(4)</sup>. La obligación de realizar controles adicionales solo puede responder a la necesidad de facilitar a las autoridades competentes información que no figure en los certificados;
- c) a partir de ahí, las autoridades competentes determinarán en qué puntos el vehículo de motor no es conforme a la normativa técnica aplicable en el Estado miembro receptor en el momento de la primera homologación del vehículo en la UE;

<sup>(1)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de noviembre de 2005 en el asunto C-432/03, Comisión de las Comunidades Europeas/República Portuguesa (Rec. 2005, p. I-09665).

<sup>(2)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de febrero de 2004 en el asunto C-24/00, Comisión de las Comunidades Europeas/República Francesa (Rec. 2004, p. I-01277).

<sup>(3)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de febrero de 2004 en el asunto C-95/01, procedimiento penal entablado contra John Greenham y Léonard Abel (Rec. 2004, p. I-01333).

<sup>(4)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de octubre de 2003 en el asunto C-455/01, Comisión de las Comunidades Europeas/República Italiana (Rec. 2003, p. I-12023).

- d) a continuación, las autoridades competentes solo pueden aplicar la normativa técnica nacional que sea proporcionada con arreglo a una de las razones imperativas reconocidas por el Tribunal como requisito obligatorio o mencionadas en el artículo 30 del Tratado CE. Conviene hacer hincapié en que la aplicación de una normativa técnica nacional desproporcionada al vehículo de motor en cuestión sería contraria al Derecho comunitario, que, en cualquier caso, prevalece sobre el Derecho nacional.

### 3.4. Inspección técnica de vehículos usados

El objetivo de la inspección técnica es verificar que **el vehículo de motor en cuestión se encuentra realmente en buen estado de reparación en el momento de la matriculación**. Sin embargo, el hecho de que un vehículo de motor haya circulado por la vía pública después de su última inspección técnica puede justificar que, antes de ser matriculado en otro Estado miembro, se someta a inspección técnica.

Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia <sup>(1)</sup>, los Estados miembros pueden, por tanto, exigir que los **vehículos de motor anteriormente matriculados en el mismo Estado miembro o en otro se sometan a inspección técnica** antes de su matriculación, siempre y cuando semejante control sea obligatorio para cualquier transmisión de propiedad de cualquier vehículo de motor similar o para cualquier cambio de titularidad en el permiso de circulación, independientemente de que el vehículo de motor haya sido matriculado en el mismo Estado miembro o en otro. La inspección técnica previa a la matriculación debe cumplir, como mínimo, las mismas condiciones de procedimiento que la homologación de las características técnicas del vehículo de motor, a saber:

- a) debe basarse en **criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano**, de forma que queden establecidos los límites del ejercicio de la facultad de apreciación de las autoridades nacionales, con el fin de que esta no se utilice de manera arbitraria;
- b) la inspección técnica **no puede duplicar los controles** ya efectuados en el marco de otros procedimientos, bien en ese mismo Estado, bien en otro Estado miembro. Cuando un vehículo ha sido sometido a inspección técnica en un Estado miembro, el principio de equivalencia y reconocimiento mutuo consagrado por el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 96/96/CE del Consejo <sup>(2)</sup> exige que todos los demás Estados miembros reconozcan el certificado expedido en esa ocasión, sin que ello les impida exigir controles adicionales normalmente realizados para la matriculación en su territorio, siempre que dichos controles no estén ya cubiertos por el certificado <sup>(3)</sup>;
- c) en opinión de la Comisión, el procedimiento de inspección técnica ha de ser fácilmente accesible y debe poder completarse en un período de tiempo razonable. El hecho de limitar la inspección técnica de vehículos importados a estaciones de control específicas y designadas individualmente puede constituir un obstáculo al comercio entre Estados miembros.

### 3.5. Matriculación de los vehículos de motor

Al matricular un vehículo de motor, el Estado miembro autoriza su puesta en circulación en el tráfico vial, lo que implica la identificación del vehículo y la atribución de un número de matrícula.

#### 3.5.1. Primera matriculación de los vehículos de motor

En el caso de los vehículos de motor nuevos homologados con arreglo a la homologación CE y comprados en otro Estado miembro, el Estado miembro de matriculación debe exigir, además de datos específicos de la persona u organización que solicita la matriculación con arreglo al código comunitario armonizado <sup>(4)</sup> C, el **certificado de conformidad CE** <sup>(5)</sup>.

En el caso de los vehículos que no han sido homologados con arreglo a la homologación CE, el Estado miembro puede exigir la presentación del certificado de homologación nacional de tipo o del certificado de homologación nacional individual pertinente (véase el punto 3.3.2).

<sup>(1)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de junio de 1986 en el asunto C-50/85, Bernhard Schloh/Auto contrôle technique SPRL (Rec. 1986, p. 01855), apartados 14 a 16; asunto C-451/99, apartados 62 a 64.

<sup>(2)</sup> DO L 46 de 17.2.1997, p. 1. Directiva modificada en último lugar por el reglamento (CE) no 1882/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

<sup>(3)</sup> Asunto C-451/99.

<sup>(4)</sup> Según lo establecido en los anexos I y II de la Directiva 1999/37/CE.

<sup>(5)</sup> Artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156/CEE.

La Comisión considera que los Estados miembros están facultados para verificar, en el momento de la matriculación, si se ha abonado adecuadamente el IVA.

Cuando un *vendedor profesional* establecido en otro Estado miembro vende un vehículo de motor, tiene la obligación de extender una factura. A efectos del IVA, hay dos posibilidades:

- a) el vehículo de motor es «nuevo» cuando la entrega tiene lugar en un plazo de seis meses a partir de la fecha de la primera puesta en circulación o cuando no ha superado los seis mil kilómetros. En ese caso, se devengará el IVA en el Estado miembro al que se haya trasladado el vehículo, de conformidad con el artículo 2 de la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido <sup>(1)</sup> (Directiva del IVA). La entrega de medios de transporte nuevos está exenta en el Estado miembro de procedencia en el que está establecido el vendedor [artículo 138, apartado 2, letra a), de la Directiva del IVA]. De acuerdo con la disposición mencionada, para obtener dicha exención ha de justificarse que el medio de transporte nuevo ha sido expedido o transportado, con destino al comprador, por el vendedor, por el propio comprador o por cuenta de los mismos, a un lugar situado fuera del territorio del Estado miembro pero dentro de la Comunidad;
- b) el vehículo de motor no es «nuevo» cuando un particular se dirige a otro Estado miembro para comprarlo y lo transporta él mismo (o toma las medidas adecuadas para que sea transportado), en cuyo caso, la compra se realiza al tipo de IVA aplicable en el punto de venta, con el resultado de imposición en «origen». Se devengará el IVA en el Estado miembro en el que está establecido el vendedor. Cuando el vendedor haya comprado el vehículo a un comprador inicial que no haya descontado el IVA incluido en el precio de compra, será aplicable el régimen especial para bienes de ocasión («régimen del margen de beneficio») (artículo 312 y siguientes de la Directiva del IVA).

Cuando un *particular* vende su vehículo de motor, a efectos del IVA, este puede ser:

- a) «nuevo» [la definición de vehículo nuevo figura en la letra a) del párrafo anterior], en cuyo caso, se devengará el IVA en el Estado miembro al que se ha trasladado el vehículo (artículo 2 de la Directiva del IVA). A fin de evitar la doble imposición, el particular que ha vendido el «vehículo nuevo» tiene derecho a deducirse, o a que le sea devuelto, el IVA incluido en el precio de compra en el Estado miembro de procedencia hasta un importe que no supere la cuantía del impuesto del que sería deudor si la entrega no estuviese exenta en el Estado miembro de procedencia (artículo 172 de la Directiva del IVA);
- b) no «nuevo», en cuyo caso, la transacción queda fuera del ámbito de aplicación del IVA, por lo que este no se devenga.

En opinión de la Comisión, las autoridades nacionales también pueden exigir, en el momento de la matriculación, **un documento que acredite que el vehículo está asegurado.**

### 3.5.2. Vehículos de motor anteriormente matriculados en otro Estado miembro

En el caso de los vehículos de motor anteriormente matriculados en otro Estado miembro, el Estado miembro de matriculación solo puede exigir que se presenten los documentos siguientes:

- a) **el original o una copia del permiso de circulación no armonizado expedido en otro Estado miembro:** Muchos vehículos matriculados antes de 2004 todavía circulan con el permiso de circulación no armonizado. La legislación comunitaria no contempla ninguna obligación de entregar el original o una copia de este tipo de permiso expedido en otro Estado miembro a las autoridades nacionales competentes del Estado miembro de destino. No obstante, en opinión de la Comisión, la legislación nacional puede obligar al comprador a presentar una copia del permiso de circulación expedido en el Estado miembro de procedencia antes de matricular un vehículo de motor, a fin de evitar la duplicación de los controles administrativos o disminuir los delitos relacionados con vehículos;
- b) **el permiso de circulación armonizado:** Con vistas a la nueva matriculación de un vehículo de motor en otro Estado miembro, los Estados miembros deberán reconocer el permiso de circulación armonizado expedido por cualquiera de ellos <sup>(2)</sup>. Cuando un comprador adquiera un vehículo de motor que circule con el permiso de circulación armonizado, recibirá, en todos los casos, la parte I del antiguo permiso y la parte II, en caso de haberse expedido. La parte I del antiguo permiso de circulación y la parte II (si se ha expedido) deberán entregarse a las autoridades pertinentes del Estado miembro de destino, a fin de permitirles retirar la parte o partes correspondientes al antiguo permiso. En el plazo de dos meses, dichas autoridades deberán informar de la retirada a las autoridades del Estado miembro que expidió el permiso. Asimismo, deberán devolverles el permiso que han retirado cuando estas así lo soliciten en un plazo de

<sup>(1)</sup> DO L 347 de 11.12.2006, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Decisión 2007/133/CE (DO L 57 de 24.2.2007, p. 12).

<sup>(2)</sup> Artículo 4 de la Directiva 1999/37/CE.

seis meses a partir de la retirada. Cuando el permiso de circulación conste de las partes I y II <sup>(1)</sup> y falte la parte II, las autoridades competentes del Estado miembro en el que se haya solicitado la nueva matriculación podrán optar, en casos excepcionales, por proceder a la nueva matriculación del vehículo, pero únicamente una vez que hayan obtenido confirmación, por escrito o por medios electrónicos, de las autoridades competentes del Estado miembro en el que se matriculó anteriormente el vehículo de que el solicitante está autorizado a matricular de nuevo el vehículo en otro Estado miembro <sup>(2)</sup>;

c) el certificado de conformidad CE o nacional:

— las autoridades nacionales no pueden exigir el certificado de conformidad CE en relación con los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro si el antiguo permiso de circulación es plenamente conforme al modelo de la Directiva 1999/37/CE. De conformidad con el artículo 4 de la Directiva, con vistas a la nueva matriculación de un vehículo de motor en otro Estado miembro, los Estados miembros deberán reconocer el permiso de circulación expedido por cualquiera de ellos,

— no obstante, las autoridades nacionales pueden exigir el certificado de conformidad CE en relación con los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro cuando el permiso de circulación no armonizado de dicho Estado miembro no les permita identificar el vehículo de motor con suficiente precisión,

— si el vehículo de motor no cuenta con un certificado de conformidad CE, las autoridades nacionales pueden exigir un certificado de conformidad nacional;

d) el justificante de pago del IVA, cuando el vehículo sea nuevo a efectos del IVA (véase el punto 3.5.1);

e) la póliza de seguro;

f) la **tarjeta de inspección técnica**, cuando la inspección técnica sea obligatoria para toda nueva matriculación de vehículos de motor anteriormente matriculados en el mismo Estado miembro o en otro.

#### 4. TRASLADO DE UN VEHÍCULO DE MOTOR A OTRO ESTADO MIEMBRO

Obviamente, un vehículo de motor puede meterse en un tráiler o en un camión y ser trasladado a otro Estado miembro. Sin embargo, muchos vehículos de motor se conducen hasta el Estado miembro de destino.

La mayoría de los Estados miembros establecen como regla general que un vehículo no puede circular por la vía pública sin exhibir un número de matrícula. Lo normal es que el vehículo de motor circule con las placas de matrícula del Estado miembro de procedencia o del Estado miembro de destino.

Además, el vehículo debe disponer de un seguro de responsabilidad civil <sup>(3)</sup> y es aconsejable que el conductor lleve consigo la «carta verde», es decir, el certificado internacional de seguro <sup>(4)</sup>, cuando circule con el vehículo. No obstante, a raíz de la firma del Convenio Multilateral <sup>(5)</sup> en todos los Estados miembros (así como en Andorra, Croacia, Lichtenstein, Noruega y Suiza), la placa de matrícula de un vehículo equivale a su póliza de seguro, lo que permite que los vehículos de motor cuya placa de matrícula corresponda a uno de estos países circulen libremente en dicho espacio sin tener que someterse a controles fronterizos de la póliza de seguro obligatorio.

<sup>(1)</sup> De conformidad con el considerando 7 de la Directiva 1999/37/CE, los Estados miembros utilizan un permiso de circulación que se compone, bien de una parte única, bien de dos partes distintas y, «en el momento actual, conviene dejar que se mantengan ambos sistemas». Por consiguiente, en el artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva se establece que el permiso de circulación se compondrá, bien de una sola parte, conforme al anexo I, bien de dos partes, conformes a los anexos I y II. La referencia a la parte II solo se aplica a los Estados miembros que siguen el sistema de permiso de circulación que consta de dos partes distintas (parte I y parte II).

<sup>(2)</sup> Artículo 5, apartado 2, de la Directiva 1999/37/CE.

<sup>(3)</sup> Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103 de 2.5.1972, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 149 de 11.6.2005, p. 14).

<sup>(4)</sup> Los automovilistas pueden obtener la carta verde de la aseguradora con la que han contratado su seguro obligatorio de responsabilidad civil. El sistema de la carta verde se introdujo en 1953, bajo los auspicios de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, y lo gestiona el Consejo de Oficinas de Seguros. La carta verde certifica que el automovilista está cubierto, al menos, por el seguro obligatorio a terceros que exigen las legislaciones de los países visitados (más información en: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

<sup>(5)</sup> Convenio entre las Oficinas Nacionales de Seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo, firmado el 30 de mayo de 2002, al que se hace referencia en el anexo de la Decisión 2003/564/CE de la Comisión, de 28 de julio de 2003, sobre la aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 192 de 31.7.2003, p. 23).

Hay dos maneras de conducir legalmente un vehículo de motor al Estado miembro de destino: bien el vehículo dispone de una placa de matrícula profesional, bien dispone de una placa de matrícula temporal.

#### 4.1. Conducción de un vehículo de motor con placa de matrícula profesional

El régimen de matriculación profesional existe en la mayoría de los Estados miembros para permitir a los minoristas conducir vehículos de motor por la vía pública durante un período de tiempo muy breve sin tener que matricularlos de manera oficial. Los sistemas de matriculación profesional están reservados para los vehículos de motor que poseen los fabricantes, carroceros, distribuidores y vendedores.

La mayoría de los Estados miembros no expiden permisos de circulación profesionales como tales, que implican la identificación del vehículo de motor. En general, facilitan otro tipo de documento, en el que se establece el vínculo que existe entre la placa de matrícula y su titular, o exigen al titular que lleve un registro en el que queden anotados los viajes que realiza con la placa de matrícula en cuestión.

En el artículo 35, apartado 1, letra a), del Convenio de Viena sobre circulación por carretera <sup>(1)</sup>, se establece que las Partes contratantes no podrán prohibir la circulación de los vehículos de motor que hayan sido matriculados por otra Parte Contratante cuando el conductor esté en posesión de un permiso de circulación. Las Partes Contratantes también están obligadas a reconocer los permisos de circulación expedidos por otras Partes contratantes de conformidad con el propio Convenio. Sin embargo, en ninguna disposición del Convenio se exige ni permite a las Partes contratantes que prohíban la libre circulación de vehículos que no cumplan lo establecido en él.

Teniendo en cuenta el principio de libre circulación de mercancías en el interior de la Comunidad <sup>(2)</sup>, la circulación intracomunitaria de los vehículos de motor que exhiben un número de matrícula profesional expedido en otro Estado miembro se rige por el Tratado CE <sup>(3)</sup> y, en particular, por su artículo 28. Los posibles impedimentos deben justificarse de conformidad con el artículo 30 del Tratado CE o con uno de los requisitos obligatorios aceptados por el Tribunal de Justicia.

El principio según el cual cada Estado miembro debe adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que la responsabilidad civil derivada del uso de vehículos habitualmente estacionados en su territorio está cubierta por un seguro también se aplica, en general, a los vehículos con matrícula profesional. El alcance de la responsabilidad cubierta y los términos y condiciones de la cobertura se determinarán a partir de dichas medidas. No obstante, los Estados miembros pueden excluir de esta obligación a los vehículos con matrícula profesional (a modo de excepción a la disposición mencionada), cuando dicha matrícula figure en una lista elaborada por el Estado miembro en cuestión y se comunique a los demás Estados miembros y a la Comisión. En este caso, los demás Estados miembros se reservan el derecho a exigir a las personas a cargo de los vehículos que estén en posesión de una carta verde en vigor o que contraten un seguro fronterizo que sea conforme a los requisitos del Estado miembro en cuestión <sup>(4)</sup>. Sin embargo, en una nueva modificación de la Directiva 72/166/CEE, introducida por la Directiva 2005/14/CE (quinta Directiva sobre el seguro de los vehículos de motor) <sup>(5)</sup>, se establece que los vehículos exentos de la obligación de contratar un seguro por tener matrícula especial deberán ser tratados de la misma manera que los vehículos que no estén asegurados. Las víctimas de accidentes provocados por dichos vehículos tendrán derecho a reclamar una indemnización al organismo indemnizador del país en el que haya tenido lugar el accidente. Dicho organismo podrá dirigirse, a su vez, contra el fondo de garantía establecido en el país en el que el vehículo tenga su estacionamiento habitual.

#### 4.2. Vehículos de motor con placa de matrícula temporal

Muchos Estados miembros han puesto en marcha un sistema de matriculación temporal para que los vehículos de motor puedan circular durante un breve período de tiempo antes de obtener la matrícula definitiva o antes de salir del territorio. La matriculación temporal normalmente tiene lugar en el Estado miembro de procedencia del vehículo. Sin embargo, la Comisión considera que tanto el principio general de libre circulación de mercancías como la Directiva relativa a los documentos de matriculación de los vehículos implican que el Estado miembro de procedencia ha de aceptar también el uso —en su territorio— de matrículas y permisos de circulación temporales expedidos por el Estado miembro de destino.

<sup>(1)</sup> Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, 8 de noviembre de 1968, modificado.

<sup>(2)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de octubre de 2003 en el asunto C-115/02, Administration des douanes et droits indirects/Rioglass SA y Transremar SL (Rec. 2003, p. I-12705), apartado 18.

<sup>(3)</sup> Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de octubre de 2003 en el asunto C-12/02, procedimiento penal entablado contra Marco Grillo (Rec. 2003, p. I-11585).

<sup>(4)</sup> Artículo 4, letra b), de la Directiva 72/166/CEE.

<sup>(5)</sup> Artículo 1, apartado 3, letra b), que deben aplicar los Estados miembros el 11 de junio de 2007, a más tardar.

En relación con la matrícula temporal:

- los Estados miembros pueden expedir un **permiso de circulación temporal que no difiera, o solo difiera ligeramente, del modelo establecido en la Directiva 1999/37/CE**. En ese caso, los demás Estados miembros están obligados a reconocer el permiso de circulación temporal expedido por un Estado miembro para la identificación del vehículo en el tráfico internacional, siempre y cuando el conductor lleve consigo la parte I del permiso de circulación con arreglo al artículo 5, apartado 1, de la Directiva <sup>(1)</sup>,
- existe la posibilidad de que el **permiso de circulación temporal difiera sustancialmente del modelo establecido en la Directiva 1999/37/CE**. En principio, los demás Estados miembros deben reconocer dicho permiso de conformidad con los artículos 28 y 30 del Tratado CE.

La libre circulación de los vehículos de motor con matrícula y permiso de circulación temporales solo puede impedirse por razones de seguridad vial (tales como la capacidad para conducir del conductor, el respeto de las normas de tráfico locales por parte de este o el estado técnico del vehículo), en caso de que existan sospechas fundadas de que el vehículo ha sido robado o cuando las autoridades de control tengan dudas razonables acerca de la validez del permiso de circulación.

Además, se recomienda que los automovilistas lleven consigo la carta verde que acredite que se ha contratado un seguro al menos del nivel mínimo obligatorio requerido por la legislación del país que se visita. Durante el viaje y hasta su matriculación definitiva en el Estado miembro de destino, el vehículo ha de estar cubierto por un seguro contratado con una aseguradora que esté autorizada a operar en el Estado miembro de procedencia del vehículo. Sin embargo, con arreglo a una nueva norma <sup>(2)</sup>, a cuya transposición han de proceder los Estados miembros el 11 de junio de 2007, a más tardar, cuando se expide un vehículo de un Estado miembro a otro, se considera que el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo es el Estado miembro de destino, inmediatamente después de que el comprador haya aceptado la entrega y durante un período de treinta días, incluso cuando el vehículo no haya sido matriculado en el Estado miembro de destino. Ello permitirá al comprador del vehículo obtener cobertura del seguro en su Estado miembro de residencia incluso cuando el vehículo siga teniendo matrícula extranjera (matrícula temporal del país de procedencia). En la práctica, esto significa que el seguro ha de contratarse en el país de destino. Podrán asegurar el vehículo compañías aseguradoras establecidas en el Estado miembro de destino o compañías establecidas en otros Estados miembros que presten servicios en el Estado miembro de destino, sobre la base de la libre prestación de servicios o la libertad de establecimiento.

## 5. SOLUCIONES

Toda decisión adoptada por las autoridades nacionales en virtud de la cual se deniegue la homologación de tipo del vehículo de motor o su matriculación deberá notificarse a la parte interesada, quien, al mismo tiempo, será informada de las soluciones a las que puede optar con arreglo a la legislación vigente en el Estado miembro en cuestión y de los plazos establecidos para recurrir a dichas soluciones <sup>(3)</sup>.

Aparte de las soluciones oficiales que tiene a su disposición a nivel nacional la persona que solicita la matriculación, tanto los ciudadanos como las empresas pueden recurrir a la red Solvit para tratar de solucionar problemas relativos a la homologación o matriculación de vehículos <sup>(4)</sup>. El servicio que ofrece la red Solvit es gratuito.

También es posible dirigirse directamente a la Comisión Europea y presentar una reclamación contra un Estado miembro. Si la Comisión considera que el Estado miembro ha incumplido sus obligaciones con arreglo al Tratado CE, puede iniciar un procedimiento por incumplimiento contra el Estado miembro en cuestión de conformidad con el artículo 226 del Tratado CE.

---

<sup>(1)</sup> La Directiva 1999/37/CE también se aplica a los permisos de circulación temporales, que han de ser reconocidos por los Estados miembros con arreglo al artículo 1, apartado 2, letra b), y al artículo 4 de la Directiva.

<sup>(2)</sup> El nuevo artículo 4 bis que ha sido insertado en la tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo (DO L 129 de 19.5.1990, p. 33), relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, por la Directiva 2005/14/CE.

<sup>(3)</sup> Artículo 12 de la Directiva 70/156/CEE.

<sup>(4)</sup> <http://europa.eu.int/solvit/>