



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 15 de junio de 2017*

«Procedimiento prejudicial — Mercado interior — Homologación CE — Directiva 2003/37/CE — Ámbito de aplicación — Tractores agrícolas o forestales — Comercialización y matriculación en la Unión Europea de vehículos de ocasión o usados importados desde un tercer país — Conceptos de “vehículo nuevo” y de “puesta en circulación”»

En el asunto C-513/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Lietuvos vyriausioji administracinis teismas (Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo de Lituania), mediante resolución de 17 de septiembre de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 25 de septiembre de 2015, en el procedimiento incoado por

«Agrodetalė» UAB,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. J.L. da Cruz Vilaça, Presidente de Sala, y la Sra. M. Berger y los Sres. A. Borg Barthet (Ponente), E. Levits y F. Biltgen, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. M. Aleksejev, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 12 de enero de 2017;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de «Agrodetalė» UAB, por los Sres. O. Žilėnas y R. Černiauskas, advokatai;
- en nombre del Gobierno lituano, por los Sres. M. Šavelskis, K. Dieninis y D. Kriauciūnas, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno español, por las Sras. V. Ester Casas y A. Gavela Llopis, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, inicialmente por la Sra. R. Dobilaitė y el Sr. D. Kukovec, en calidad de agentes, y posteriormente por las Sras. A. Steiblytė y A.C. Becker, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 8 de febrero de 2017;

dicta la siguiente

* Lengua de procedimiento: lituano.

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE (DO 2003, L 171, p. 1), en su versión modificada por la Directiva 2014/44/UE de la Comisión, de 18 de marzo de 2014 (DO 2014, L 82, p. 20) (en lo sucesivo, «Directiva 2003/37»).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre «Agrodetalė» UAB (en lo sucesivo, «Agrodetalė») y la Vilniaus miesto savivaldybės administracija (Administración municipal del ayuntamiento de Vilna, Lituania; en lo sucesivo, «Ayuntamiento de Vilna») relativo a la denegación por este último de la solicitud presentada por Agrodetalė de matriculación de tractores de ocasión importados de Bielorrusia en el registro nacional de tractores, de maquinaria autopropulsada y agrícola y de sus remolques.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3 El considerando 4 de la Directiva 2003/37 indicaba:

«Puesto que la presente Directiva se basa en [el] principio de la armonización total, es necesario prever un período suficiente antes de que sea obligatoria la homologación CE, con el fin de permitir a los fabricantes de los vehículos afectados adaptarse a los nuevos procedimientos armonizados.»
- 4 A tenor del artículo 1, apartado 1, de esta Directiva:

«La presente Directiva se aplicará a la homologación de vehículos, ya se fabriquen en una o en diversas etapas. Se aplicará a los vehículos definidos en la letra d) del apartado 2, con una velocidad máxima de fabricación igual o superior a 6 km/h.

Igualmente, se aplicará la presente Directiva a la homologación CE de los sistemas, componentes y unidades técnicas previstos para dichos vehículos.»
- 5 El artículo 2 de dicha Directiva establecía:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

 - a) *homologación CE*: el procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica cumple los correspondientes requisitos técnicos de la presente Directiva. La homologación CE de sistemas, componentes y unidades técnicas también podrá denominarse homologación CE de componentes;

[...]

 - d) *vehículo*: todo tractor, remolque o maquinaria intercambiable remolcada, ya sea completo, incompleto o completado, destinado a ser utilizado en agricultura o silvicultura;
 - e) *categoría de vehículo*: conjunto de vehículos que poseen características de diseño idénticas;

f) *tipo de vehículo*: los vehículos de una categoría determinada idénticos al menos en lo referente a los aspectos básicos indicados en el capítulo A del anexo II. Un tipo de vehículo puede incluir las variantes y versiones diferentes previstas en el capítulo A del anexo II;

[...]

q) *puesta en circulación*: la primera utilización de un vehículo en la Comunidad, de acuerdo con los fines para los que está previsto. En el caso de los vehículos que antes de su primera utilización no precisen ser instalados o ajustados por su fabricante o una tercera persona designada por éste, se considerará que la puesta en circulación se registra en el momento de la primera comercialización;

[...]

z) *certificado de conformidad*: el documento citado en el anexo III, facilitado por el fabricante para certificar que un vehículo concreto, homologado con arreglo a la presente Directiva, cumple todos los instrumentos de reglamentación en el momento de su fabricación, y en el que se declare que puede matricularse o ponerse en circulación en todos los Estados miembros sin inspección adicional alguna.»

6 Con arreglo al artículo 3 de la Directiva 2003/37:

«1. Toda solicitud de homologación CE de un vehículo será presentada por el fabricante a la autoridad competente en materia de homologación CE de un Estado miembro. Irá acompañada de un expediente del fabricante que contendrá la información exigida en el anexo I.

[...]

4. La solicitud de homologación CE referente a un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica no podrá presentarse en más de un Estado miembro. Se presentará una solicitud por cada tipo que se quiera homologar.»

7 El artículo 4 de esta Directiva disponía en sus apartados 1 a 3:

«1. Los Estados miembros concederán:

a) la homologación CE a los tipos de vehículos que se ajusten a la información detallada en el expediente del fabricante y cumplan, dependiendo de su categoría, los requisitos técnicos indicados en todas las Directivas específicas indicadas en el capítulo B del anexo II;

[...]

2. No obstante, cuando un Estado miembro considere que, pese a cumplir lo dispuesto en el apartado 1, un vehículo, sistema, componente o unidad técnica constituye un grave riesgo para la seguridad vial, la calidad del medio ambiente o la seguridad laboral, podrá denegar la concesión de la homologación CE. Informará inmediatamente de ello a los demás Estados miembros y a la Comisión indicando los motivos de su decisión.

3. La autoridad competente en materia de homologación CE de cada Estado miembro enviará en el plazo de un mes a los [...] demás Estados miembros una copia del certificado de homologación CE, junto con los documentos citados en el capítulo C del anexo II, de cada tipo de vehículo cuya homologación haya concedido, denegado o retirado.»

8 El artículo 6, apartado 1, de dicha Directiva establecía:

«En su condición de titular de un certificado de homologación CE, el fabricante expedirá un certificado de conformidad.

Dicho certificado, del que se presentan modelos en el anexo III, acompañará a cada vehículo completo o incompleto fabricado de conformidad con el tipo de vehículo homologado.»

9 Con arreglo al artículo 7, apartado 1, párrafo primero, de la misma Directiva:

«Los Estados miembros matricularán vehículos nuevos homologados o permitirán su venta o su puesta en circulación por motivos relacionados con su construcción o su funcionamiento, únicamente si dichos vehículos van acompañados de un certificado de conformidad válido.»

10 El artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2003/37 disponía:

«En el caso de los vehículos de fin de serie, a petición del fabricante, dentro de los límites cuantitativos indicados en la sección B del anexo V y durante el período previsto en el tercer párrafo, los Estados miembros podrán matricular vehículos nuevos conformes a un tipo cuya homologación haya caducado, así como permitir su venta o puesta en servicio.»

11 A tenor del artículo 15, apartado 1, de esta Directiva:

«En caso de que un Estado miembro determine que, pese a ir acompañados de un certificado de conformidad en vigor o llevar las marcas adecuadas, algunos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas de un tipo particular constituyen un grave peligro para la seguridad vial o la seguridad laboral, podrá, durante un período máximo de seis meses, denegar la matriculación de dichos vehículos o prohibir su venta y puesta en circulación dentro de su territorio y, en el caso de los sistemas, componentes y unidades técnicas, prohibir su venta y puesta en servicio.

[...]»

12 El artículo 23, apartado 1, de la Directiva 2003/37 disponía:

«En lo que se refiere a vehículos de las categorías T1, T2 y T3 los Estados miembros aplicarán la presente Directiva:

a) a los nuevos tipos de vehículos desde el 1 de julio de 2005;

b) a todos los vehículos nuevos que se pongan en circulación desde el 1 de julio de 2009.»

13 El artículo 76 del Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO 2013, L 60, p. 1), derogó la Directiva 2003/37 con efectos a partir del 1 de enero de 2016.

Derecho lituano

14 El punto 1 de la žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-396 (Orden n.º 3D-396 del Ministerio de Agricultura), de 1 de julio de 2014, introdujo en las normas de matriculación de tractores, de maquinaria autopropulsada y agrícola y de sus remolques aprobadas por la žemės ūkio ministro įsakymas Nr. 3D-384 „Dėl Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priedų registravimo

taisyklių patvirtinimo“ (Orden n.º 3D-384 del Ministerio de Agricultura, por la que se aprueban las normas de matriculación de tractores, de maquinaria autopropulsada y agrícola y de sus remolques), de 2 de octubre de 2006, un punto 19 *bis*, cuya redacción es la siguiente:

«Los tractores de ruedas de ocasión fabricados fuera de los países de la Unión después del 1 de julio de 2009 y no matriculados en los países de la Unión serán matriculados con arreglo a estas normas si han sido fabricados conforme a los requisitos de la [Directiva 2003/37].»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 15 El 1 de julio y el 8 de octubre de 2014, la sociedad Agrodetalė solicitó al Ayuntamiento de Vilna la matriculación de tractores de ocasión fabricados en Bielorrusia después del 1 de julio de 2009 en el registro nacional de tractores, de maquinaria autopropulsada y agrícola y de sus remolques.
- 16 Mediante resoluciones de 4 de julio y de 13 de octubre de 2014, el Ayuntamiento de Vilna denegó las solicitudes de Agrodetalė, por cuanto ésta no había aportado documentos que acreditaran que tales tractores cumplieran los requisitos del punto 19 *bis* de las normas de matriculación de tractores, de maquinaria autopropulsada y agrícola y de sus remolques, en su versión establecida por el punto 1 de la Orden n.º 3D-396.
- 17 Agrodetalė interpuso recurso de anulación contra tales resoluciones ante el Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Vilna, Lituania), el cual, mediante auto de 17 de febrero de 2015, suspendió el procedimiento y planteó ante el Lietuvos vyriausiosios administracinis teismas (Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo de Lituania) una petición de examen de la conformidad del punto 19 *bis* de dichas normas de matriculación de tractores, de maquinaria autopropulsada y agrícola y de sus remolques con varios preceptos de Derecho nacional de rango normativo superior.
- 18 Según el Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Vilna), los requisitos técnicos previstos en la Directiva 2003/37 únicamente se aplican a la matriculación de vehículos nuevos antes de su puesta en circulación.
- 19 El Žemės ūkio ministerija (Ministerio de Agricultura, Lituania) sostiene, por el contrario, que los requisitos de esa Directiva se aplican a todos los tractores fabricados después del 1 de julio de 2009, ya sean nuevos o de ocasión, con independencia de su lugar de fabricación.
- 20 El tribunal remitente manifiesta sus dudas sobre esta interpretación de las disposiciones de la Directiva 2003/37. Además, considera que del artículo 23, apartado 1, letra b), no se desprende claramente si las disposiciones de esta Directiva son aplicables a todos los vehículos de las categorías T1, T2 y T3 a partir del 1 de julio de 2009 o solamente a los fabricados después de esta fecha.
- 21 Por considerar que el litigio del que conoce suscita cuestiones de interpretación y de aplicación del Derecho de la Unión, el Lietuvos vyriausiosios administracinis teismas (Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo de Lituania) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:
 - «1) ¿Son aplicables las disposiciones de la [Directiva 2003/37] al suministro en el mercado de la Unión y a la matriculación de vehículos usados o de segunda mano fabricados fuera de la Unión Europea, o pueden los Estados miembros regular la matriculación de dichos vehículos en su territorio mediante la adopción de normas nacionales especiales e imponer requisitos aplicables a dicha matriculación (por ejemplo, la obligación de cumplir los requisitos de la Directiva 2003/37)?

- 2) ¿Puede interpretarse el artículo 23, apartado 1, letra b), de la [Directiva 2003/37], en relación con el artículo 2, letra q), de dicha Directiva, en el sentido de que establece que las disposiciones de la citada Directiva son aplicables a los vehículos y la maquinaria de las categorías T1, T2 y T3 fabricados después del 1 de julio de 2009?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

- 22 Mediante su primera cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si la Directiva 2003/37 debe interpretarse en el sentido de que la comercialización y la matriculación en un Estado miembro de tractores de ocasión o usados importados desde un tercer país están sujetas al cumplimiento de los requisitos técnicos previstos en la citada Directiva.
- 23 Con carácter preliminar, debe señalarse que la Directiva 2003/37 establece un procedimiento uniforme de homologación de los vehículos incluidos en su ámbito de aplicación y, como se indica en su considerando 4, se basa en el principio de armonización total.
- 24 En efecto, en virtud del artículo 4, apartado 1, letra a), de dicha Directiva, los Estados miembros deben conceder la homologación CE a los tipos de vehículos que cumplan, dependiendo de su categoría, los requisitos técnicos previstos por las Directivas específicas indicadas en el anexo II, capítulo B, de ésta.
- 25 Mediante este procedimiento uniforme de homologación, los Estados miembros certifican que un tipo de vehículo cumple tales requisitos técnicos, que tienen fundamentalmente por objeto garantizar, como resulta de los artículos 4, apartado 2, y 15, apartado 1, de la Directiva 2003/37, la seguridad vial, la calidad del medio ambiente y la seguridad laboral.
- 26 Además, en virtud del principio de armonización total en el que se basa la Directiva 2003/37, el artículo 7, apartado 1, en relación con el artículo 6, apartado 1, de ésta, obliga a los Estados miembros a matricular los vehículos nuevos homologados, es decir, fabricados de conformidad con el tipo de vehículo homologado, y a permitir su venta o su puesta en circulación, cuando dichos vehículos vayan acompañados de un certificado de conformidad válido emitido por el fabricante del vehículo. Así pues, de estas disposiciones, leídas a la luz de los artículos 3, apartado 4, y 4, apartado 3, de la Directiva 2003/37, resulta que los vehículos nuevos que hayan sido objeto de la homologación CE en un Estado miembro pueden comercializarse y matricularse en los demás Estados miembros sin ninguna otra formalidad de control del cumplimiento de los requisitos técnicos.
- 27 El procedimiento de homologación CE, tal como lo ha establecido el legislador de la Unión, se basa, pues, en el principio de reconocimiento mutuo de los controles de la conformidad con los requisitos previstos en la Directiva 2003/37, y en las Directivas específicas indicadas en el anexo II, capítulo B, de ésta, efectuados por las autoridades de homologación de los distintos Estados miembros (véase, en este sentido, la sentencia de 18 de noviembre de 2010, Lahousse y Lavichy, C-142/09, EU:C:2010:694, apartado 27). Su objetivo es garantizar y promover el funcionamiento del mercado interior salvaguardando al mismo tiempo la seguridad vial, la calidad del medio ambiente y la seguridad laboral.
- 28 En este contexto, ha de señalarse, en primer lugar, que el Estado de fabricación de los vehículos carece de pertinencia a efectos de la aplicación del procedimiento de homologación CE. En efecto, como el Abogado General ha indicado en los puntos 51 a 53 de sus conclusiones, la obligación impuesta a los Estados miembros de registrar los vehículos nuevos homologados únicamente cuando éstos vayan

acompañados de un certificado de conformidad válido, establecida en el artículo 7, apartado 1, de la Directiva 2003/37, se aplica tanto a los vehículos fabricados en el territorio de la Unión como a los fabricados en un tercer Estado e importados posteriormente en ésta.

- 29 En segundo lugar, debe constatarse que es cierto que del tenor de los artículos 7, apartado 1, y 10, apartado 1, de la Directiva 2003/37 se desprende que los requisitos que establecen en cuanto a la matriculación y puesta en circulación de los vehículos sólo conciernen expresamente a los «vehículos nuevos». El artículo 23, apartado 1, letra b), de la citada Directiva establece además que, en lo que se refiere a los vehículos de las categorías T1, T2 y T3, los Estados miembros aplicarán esa Directiva a todos los «vehículos nuevos» que se pongan en circulación desde el 1 de julio de 2009.
- 30 Habida cuenta de sus características, el sistema establecido por la Directiva está destinado, en efecto, en lo que respecta a los vehículos fabricados en el territorio de la Unión, a aplicarse a los vehículos nuevos. En consecuencia, todos los vehículos a los que, en estado nuevo, era aplicable la Directiva 2003/37 y que se han puesto en circulación dentro de la Unión han sido objeto de una homologación CE.
- 31 Sin embargo, es preciso señalar, como ha hecho el Abogado General en el punto 66 de sus conclusiones, que el objetivo del sistema establecido por la Directiva 2003/37 es garantizar que todos los vehículos, nuevos o de ocasión, pertenecientes a determinadas categorías y que se comercialicen por primera vez en la Unión —a partir del 1 de julio de 2009 en lo que respecta a los vehículos de las categorías T1, T2 y T3—, cumplan los requisitos técnicos previstos por esa Directiva.
- 32 Esta interpretación resulta corroborada por el Reglamento n.º 167/2013, el cual, a diferencia de la Directiva 2003/37, indica en su artículo 3, punto 37, que por «vehículo nuevo» debe entenderse «un vehículo que nunca ha sido matriculado previamente o que no ha entrado en servicio». Pues bien, tanto del artículo 2, letra q), de la Directiva 2003/37 como del artículo 3, punto 40, del Reglamento n.º 167/2013 se desprende que por «puesta en circulación» o «puesta en servicio» debe entenderse la primera utilización de un vehículo en la Unión.
- 33 Además, confirma esa interpretación la posición manifestada por la Comisión en el punto 72 de su «Guía para la aplicación de la Directiva 2006/42/CE relativa a las máquinas [del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (DO 2006, L 157, p. 24)]», en el que ésta indica que, «en términos generales, la Directiva de máquinas no se aplica a la comercialización de máquinas usadas o de segunda mano» reconociendo al mismo tiempo que existe «una excepción a esta regla general». Según la Comisión, «la Directiva de máquinas se aplica a máquinas usadas o de segunda mano que estuvieron disponibles por primera vez con vistas a su distribución o uso fuera del [Unión], cuando se comercializan posteriormente o ponen en servicio por primera vez en la [Unión]».
- 34 Por otra parte, como ha señalado, en esencia, el Abogado General en los puntos 68 y 69 de sus conclusiones, una interpretación diferente, que tuviera por efecto permitir a cada Estado miembro definir él mismo las exigencias técnicas requeridas para la puesta en circulación y la matriculación de los vehículos de ocasión importados desde un tercer país, contravendría el objetivo de garantizar y promover el funcionamiento del mercado interior que han perseguido sucesivamente la Directiva 74/150, la Directiva 2003/37 y, en la actualidad, el Reglamento n.º 167/2013, ya que las competencias así atribuidas a los Estados miembros podrían obstaculizar los intercambios entre ellos.
- 35 Además, una interpretación de las disposiciones de la Directiva 2003/37 distinta de la adoptada en el apartado 31 de la presente sentencia entrañaría el riesgo de poner en peligro los objetivos de esa Directiva dirigidos a salvaguardar la seguridad vial, la calidad del medio ambiente y la seguridad laboral.

- 36 Por consiguiente, debe considerarse que un vehículo de ocasión importado desde un tercer país que no ha sido objeto de una homologación CE y que está destinado a ser utilizado por primera vez en la Unión es un «vehículo nuevo» en el sentido de la Directiva 2003/37.
- 37 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que la Directiva 2003/37 debe interpretarse en el sentido de que la primera comercialización y la matriculación en un Estado miembro de tractores de ocasión o usados importados desde un tercer país están sujetas al cumplimiento de los requisitos técnicos previstos en ella.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

- 38 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 23, apartado 1, letra b), de la Directiva 2003/37 puede interpretarse en el sentido de que las disposiciones de ésta se aplican a los vehículos de las categorías T1, T2 y T3 fabricados después del 1 de julio de 2009.
- 39 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial y, en particular, del apartado 29 de la presente sentencia, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 23, apartado 1, letra b), de la Directiva 2003/37 debe interpretarse en el sentido de que las disposiciones de ésta se aplican a los vehículos de ocasión pertenecientes a las categorías T1, T2 y T3 importados en la Unión desde un tercer país, cuando se pongan en circulación en la Unión por primera vez a partir del 1 de julio de 2009.

Costas

- 40 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia sin ser partes del litigio principal no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) declara:

- 1) **La Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE, en su versión modificada por la Directiva 2014/44/UE de la Comisión, de 18 de marzo de 2014, debe interpretarse en el sentido de que la primera comercialización y la matriculación en un Estado miembro de tractores de ocasión o usados importados desde un tercer país están sujetas al cumplimiento de los requisitos técnicos previstos en ella.**
- 2) **El artículo 23, apartado 1, letra b), de la Directiva 2003/37, en su versión modificada por la Directiva 2014/44/UE, debe interpretarse en el sentido de que las disposiciones de ésta se aplican a los vehículos de ocasión pertenecientes a las categorías T1, T2 y T3 importados en la Unión Europea desde un tercer país, cuando se pongan en circulación en la Unión por primera vez a partir del 1 de julio de 2009.**

Firmas