

**Comunicación de la Comisión relativa a los procedimientos de homologación y de matriculación de vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro**

(88/C 281/08)

### I. Introducción

La presente comunicación está destinada a concretar los principios de Derecho comunitario que rigen las condiciones de homologación y matriculación en los Estados miembros de vehículos importados de otros Estados miembros. Se recogen los derechos atribuidos por la aplicabilidad directa del Derecho comunitario a los particulares que importan un vehículo matriculado anteriormente en otro Estado miembro, así como las garantías de procedimiento que les corresponden en este ámbito. Los principios recogidos en la presente comunicación no podrán en cualquier caso aplicarse a las restricciones que ciertos Estados miembros aplican a las importaciones directas o indirectas de vehículos de terceros países.

### II. Generalidades

Todos los años, millares de ciudadanos de la Comunidad solicitan matricular, en el Estado miembro donde residen, un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro.

Se puede tratar de:

- un vehículo importado con motivo del cambio de residencia del solicitante de la matriculación;
- un vehículo de segunda mano, importado de otro Estado miembro, bien por un revendedor, bien por el propio solicitante de la matriculación;
- un vehículo procedente del mercado de vehículos nuevos de otro Estado miembro, que el propio solicitante de la matriculación ha importado, ya sea por conducto de un intermediario o, en la mayoría de los casos, para aprovechar un precio de venta sin impuestos más barato en dicho Estado, en el que se matricula el vehículo provisionalmente a efectos del traslado por carretera.

Aunque estas tres situaciones son muy diferentes, sobre todo desde el punto de vista fiscal, plantean problemas similares de homologación y de matriculación en el Estado miembro donde se importa el vehículo. A efectos de la presente comunicación, se entenderá por «vehículo importado» cualquier vehículo importado de otro Estado miembro en el que estaba anteriormente matriculado.

Durante los últimos años, la Comisión ha atendido numerosas quejas sobre los procedimientos de homologación y 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.

La Comisión se dirigió en varias ocasiones a los Estados miembros interesados para conseguir una adaptación de

los mencionados procedimientos, poniendo de relieve determinados principios fundamentales que le permiten apreciar la compatibilidad de los procedimientos de homologación y matriculación de vehículos importados, establecidos por los Estados miembros, con los artículos 30 y 36 del Tratado.

Además, el Tribunal de Justicia dictó recientemente tres sentencias relacionadas con diversos aspectos de dichos procedimientos: la sentencia de 12 de junio de 1986, en el asunto 50/85 (Schloh contra Auto Contrôle Technique), la sentencia de 11 de junio de 1987 en el asunto 406/85 (Goffette et Gilliard) y la sentencia de 17 de junio de 1987 en el asunto 154/85 (Comisión contra Italia). Estas sentencias confirmaron en gran parte los principios que la misma Comisión había destacado y aportaron precisiones importantes para determinados aspectos de esta cuestión.

Por consiguiente, la Comisión puede indicar, como se comprometió a hacerlo en su «Libro blanco sobre la realización del mercado interior» (apartados 155 y 156), los principios que rigen la aplicación de los artículos 30 y 36 del Tratado a los procedimientos de homologación y matriculación de los vehículos importados, fijados por los Estados miembros.

La presente comunicación se enmarca en el objetivo de transparencia del Derecho comunitario fijado por el «Libro blanco» y se refiere a un aspecto importante de la realización del mercado interior para los ciudadanos, ante la perspectiva de 1992. Efectivamente, como afirmó el Tribunal en su sentencia de 5 de mayo de 1982 del asunto 15/81 (Gaston Schul), es importante que las ventajas del mercado común, que tiene como finalidad la eliminación de todos los obstáculos a los intercambios entre los Estados miembros para conseguir la fusión de los mercados nacionales en un mercado único que reúna las condiciones lo más próximas posible a las de un auténtico mercado interior, se garanticen, no sólo a los comerciantes profesionales, sino también a los particulares que tengan que realizar operaciones económicas fuera de sus fronteras nacionales.

En este contexto, se consideró que convenía completar la presente comunicación con algunas informaciones sobre cuestiones que, aunque no están jurídicamente vinculadas a su objeto, se plantean inevitablemente al particular que importa un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro.

Por otra parte, conviene señalar que varios Estados miembros aplican restricciones a la importación de vehículos originarios de terceros países y del Japón en particular. Estas restricciones, que serían ineficaces si no se aplicarán asimismo a los vehículos procedentes de los demás Estados miembros, no se podrán impugnar en virtud de la aplicación de los principios recogidos en la presente comunicación.

### III. Compatibilidad de los procedimientos de homologación y matriculación de los vehículos importados con el derecho comunitario

La homologación y la matriculación en un Estado miembro de un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro plantean dos problemas que deben distinguirse:

- el primero se refiere al control de las características técnicas del vehículo y a la documentación correspondiente (infra, A);
- el segundo, al control del estado físico del vehículo en el momento de la importación (infra, B).

Además, deben darse determinadas garantías de procedimiento al solicitante de la matriculación, en caso de que se le deniegue ésta (infra, C).

#### A. Control de las características técnicas del vehículo y de la documentación correspondiente (homologación)

En general, los automóviles deben reunir determinadas características técnicas fijadas por disposiciones imperativas. Hasta el momento, se han armonizado la mayoría de las disposiciones a nivel comunitario, pero no todas ellas.

La Directiva 70/156/CEE del Consejo <sup>(1)</sup> constituye la piedra angular de la armonización de este sector, ya que prevé un procedimiento de homologación comunitaria por clase de vehículo, denominada «homologación CEE», a petición del fabricante o de su representante. Cuando sea plenamente operativa, la homologación CEE constituirá la conclusión del procedimiento por el que un Estado miembro reconocerá que un tipo de vehículo se ajusta a las prescripciones técnicas de las Directivas particulares señaladas en la ficha de homologación CEE (cuyo modelo figura en el Anexo II de la Directiva 70/156/CEE). Así, los vehículos que se ajusten a las prescripciones técnicas armonizadas podrán ponerse en circulación libremente en toda la Comunidad, con el certificado de conformidad remitido por el fabricante que haya pedido la «homologación CEE» o por su representante.

Mientras se adoptan las tres últimas Directivas particulares (relativas a los neumáticos, al peso y a las dimensiones y a los cristales de seguridad), los fabricantes sólo pueden efectuar una «homologación de alcance nacional» de sus modelos, que incluye sin embargo elementos de la «homologación CEE» (homologaciones parciales CEE), en mayor o menor cantidad según el caso. A este respecto, procede tener en cuenta el carácter «optativo» de las Directivas particulares, que permite que los Estados miembros mantengan o adopten disposiciones nacionales, además de las disposiciones armonizadas y, llegado el caso, que los fabricantes adapten sus modelos o bien a las disposiciones armonizadas, o bien a las disposiciones nacionales.

Por consiguiente, en principio, cuando se solicita la matriculación en un Estado miembro de un vehículo matriculado en otro Estado miembro, ya ha pasado un control de sus características técnicas en el primero. Dicho control, hecho según una «homologación de alcance nacional», verificó que se ajustaba a las disposiciones técnicas aplicables, armonizadas o nacionales, según el caso. Se atestigua el resultado de este control mediante un certificado de conformidad con el tipo correspondiente, extendido por el fabricante o por su representante.

No obstante, según señaló el Tribunal en su sentencia de 11 de junio de 1987 en el asunto 406/85 (Goffette et Gilliard), el que un Estado miembro instituya un sistema de homologación de vehículos importados de otro Estado miembro, donde ya fueron homologados, no es en sí incompatible con los artículos 30 y 36 del Tratado, siempre que se respeten determinadas condiciones. Efectivamente, si bien los Estados miembros tienen derecho a invocar el artículo 36 para adoptar disposiciones y prever controles que garanticen la seguridad en carretera, a falta de una armonización comunitaria completa, deben hacerlo respetando las condiciones estipuladas en esta disposición, según han sido interpretadas por el Tribunal. A este respecto, cabe destacar dos aspectos del sistema de homologación y matriculación de los vehículos importados:

- el primero es un problema de fondo, puesto que se trata de saber cuáles son las disposiciones técnicas que el vehículo importado debe cumplir,
- el segundo es un problema de prueba de los documentos relativos a las características técnicas del vehículo.

#### 1. Disposiciones técnicas que debe cumplir el vehículo importado

Los Estados miembros no pueden supeditar la matriculación de un vehículo importado de otro Estado miembro donde fue anteriormente homologado y matriculado, a la conformidad del mismo con un tipo homologado en su territorio o al cumplimiento estricto de las disposiciones vigentes en dicho territorio.

Efectivamente, según afirmó el Tribunal en su sentencia de 28 de enero de 1986 en el asunto 188/84 (Comisión contra Francia), sería contrario al principio de proporcionalidad el que una regulación nacional exigiera que los productos importados cumplieran exactamente 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 Tribunal indica que incumbe a las autoridades nacionales que invocan el artículo 36 del Tratado demostrar que es preciso, llegado el caso, adoptar una medida que obstaculice el comercio intracomunitario para prote-

(1) DO nº L 42 de 23. 2. 70, p. 1.

ger de forma efectiva un interés objeto de esa disposición y, sobre todo, que la importación del mencionado producto constituye un riesgo para la salud y la vida de las personas.

Llegado el caso, no se podrá alegar que constituye un riesgo para la salud y la vida de las personas 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 que estipula la legislación del Estado miembro de importación, o de las que tiene el modelo 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 motivos de seguridad 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 donde se importa, o presente características técnicas distintas a las que prescribe la legislación de dicho Estado, no constituye en sí un motivo suficiente para negar la homologación y matriculación del vehículo mencionado, en virtud del artículo 36.

## 2. Documentos relativos a las características técnicas del vehículo

En la mencionada sentencia en el asunto 406/85, el Tribunal de Justicia decidió 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 la institución de un sistema de homologación para los vehículos importados de otro Estado miembro donde fueron homologados o autorizados, si:

- el procedimiento de control 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,
- el importador puede sustituir los controles presentando los documentos expedidos en el Estado miembro de exportación, siempre y cuando éstos incluyan las informaciones necesarias sobre la base de controles ya efectuados.

### a) Alternativa

Por consiguiente, 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, extendido por el fabricante o por su representante en el Estado miembro donde se importa, que clasifique el vehículo con relación al modelo más parecido homologado en dicho Estado;

- presentar documentos (certificado de conformidad y documentos a los que éste se refiera, certificado de matriculación) expedidos por el Estado miembro de exportación, siempre que incluyan las informaciones necesarias.

Además, en ambos casos, deben respetarse las condiciones mencionadas a continuación.

### b) Intervención del fabricante o de su representante

Cuando los Estados miembros deleguen determinadas funciones de Derecho público en los fabricantes o en sus representantes, como por ejemplo la expedición de los documentos necesarios para la homologación y la matriculación de un vehículo importado, 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 constructores o sus representantes deberán extender los documentos que se les pida:

- 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 el estado físico del vehículo en el momento de la importación;
- sin exigir que les comuniquen los documentos comerciales del vehículo (factura de compra, pago del IVA, etc.);
- por un precio asequible y en plazo razonable: según la Comisión, el precio no debe ser superior en ningún caso a 100 ECU y el plazo no debe exceder de 3 semanas.

### c) Reconocimiento de los documentos expedidos en el Estado miembro de exportación

Cuando los documentos expedidos en el Estado miembro de exportación incluyan las informaciones necesarias para la matriculación en el Estado miembro de importación, éste deberá aceptarlos, en la forma y modalidades de curso legal en el Estado miembro en el que se extendieron. 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 al respeto de un modelo fijado por el Estado miembro de importación (véase sentencia del Tribunal de 17 de junio de 1987 en el asunto 154/85 — Comisión contra Italia).

### B. Control del estado físico del vehículo (control técnico)

La Directiva 77/143/CEE del Consejo <sup>(1)</sup> prevé diferentes medidas para armonizar el control técnico de los vehículos de motor. Sin embargo, esta Directiva sólo se aplica a determinadas categorías de vehículos y, por ahora, no incluye los automóviles (consúltese sin embargo la propuesta de Directiva en este sentido) <sup>(2)</sup>. En el estado actual del Derecho comunitario, son por tanto los Estados miembros los que han de regular el control técnico de los vehículos que no entran en el ámbito de aplicación de la mencionada Directiva, a reserva de lo estipulado en el Tratado.

Como destacara el Tribunal en su sentencia de 12 de junio de 1986, en el asunto 50/85 (Schloh contra Auto Contrôle Technique), las formalidades de los controles técnicos dificultan y encarecen la matriculación de los vehículos importados y, por tanto, se asemejan a medidas de restricción cuantitativa, en el sentido del artículo 30 del Tratado. No obstante, el artículo 36 puede justificar estas formalidades, por motivos de protección de la salud y de la vida de las personas, ya que dispone que dicho control técnico es necesario para alcanzar el objetivo mencionado y que no constituye una discriminación arbitraria ni una restricción simulada del comercio entre Estados miembros.

Por lo que respecta a la primera condición, el Tribunal afirmó que un control técnico podía considerarse necesario 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 exportación, aunque sólo fuera provisionalmente). Efectivamente, el control técnico resulta entonces útil para comprobar 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 Tribunal resaltó que el control técnico de los vehículos importados no se justifica en virtud del artículo 36, si no se impone dicho control a los vehículos de origen nacional que se presenten en las mismas condiciones para la matriculación. En efecto, en este caso la medida objeto de litigio no se inspiraría en una voluntad de protección de la salud y de la vida de las personas, sino que sería en realidad una discriminación arbitraria en el comercio entre Estados miembros.

Por consiguiente, en el estado actual del Derecho comunitario, los Estados miembros sólo pueden efectuar un control del estado físico de un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro para matricularlo, si también se exige el mismo control cuando se cambia la matrícula de un vehículo anteriormente matriculado en su país.

<sup>(1)</sup> DO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47.

<sup>(2)</sup> DO nº C 133 de 31. 5. 1986, p. 3.

### C. Garantías de procedimiento para el solicitante de la matriculación

La Comisión ha observado en muchísimos casos que, sean cuales fueran los motivos alegados para negar la matriculación de un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro, dichos motivos no se dan a conocer claramente al solicitante de la matriculación. La ignorancia del problema concreto que impide la matriculación del vehículo y, por tanto, su incapacidad de remediarlo, constituyen, para el solicitante de la matriculación, una dificultad al menos tan importante como la solución del problema.

A este respecto, la Comisión se refiere al artículo 14 de la Directiva 70/156/CEE que afirma que «las decisiones de negativa o suspensión de la homologación, de negativa de matriculación o prohibición de venta o de utilización, tomadas en virtud de las disposiciones adoptadas en aplicación de la presente Directiva, deberán justificarse de forma precisa. Se notificarán a los interesados, indicándoles los recursos previstos por las legislaciones vigentes en los Estados miembros y los plazos de que disponen para entablar estos recursos».

Este artículo figura en las disposiciones generales de la Directiva 70/156/CEE, cuya entrada en vigor no se ha visto afectada por el retraso en la aplicación de la «homologación CEE». Por consiguiente, la Comisión considera que deben concederse a los solicitantes de una matriculación todas las garantías de procedimiento previstas por este artículo, sea cual fuere su fundamento jurídico.

## IV. Ejemplos

Con objeto de concretar cómo se deben aplicar en la práctica los principios antes mencionados, se exponen a continuación algunos ejemplos con carácter ilustrativo.

1. El señor X, residente en el Estado miembro A, se traslada al Estado miembro B para comprar allí un vehículo nuevo. Encarga a un distribuidor establecido en B un vehículo destinado al mercado del Estado miembro A. El vehículo se le entrega por lo 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.
2. El señor Y, residente en el Estado miembro A, compra en el Estado miembro B un vehículo nuevo destinado al mercado del Estado miembro B (es decir, con arreglo a un modelo homologado en el Estado miembro B). El vehículo se matricula en B, con una placa provisional (placa de «tránsito»), y se importa en A. El señor Y entra en contacto con el representante oficial en el Estado miembro A del constructor del vehículo y le solicita un certificado de conformidad o un documento análogo. El representante del constructor comprueba que el vehículo es similar a un tipo de vehículo homologado en A, excepto ciertos detalles: concretamente el vehículo está equipado con un silen-

cioso catalítico de tres vías, con arreglo a las nuevas normas europeas, mientras que los vehículos similares comercializados en A no están equipados con semejante dispositivo de escape. Por lo tanto, el representante del constructor 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 señor Y presenta este documento con su solicitud de matriculación. Como los puntos señalados por el representante del constructor no plantean ningún problema de seguridad, el vehículo debe ser matriculado sin demora.

3. El señor Z traslada su domicilio del Estado miembro B al Estado miembro A. Por lo tanto solicita en A la matriculación de su vehículo personal, que estaba matriculado en B desde hace 3 años. Adjunta a su solicitud de matriculación los documentos de que dispone: certificado de conformidad expedido en B (y, dado el caso, la correspondiente descripción técnica) y el certificado de matriculación en B. Las autoridades del Estado miembro A comprueban que dicho vehículo se diferencia del tipo más similar homologado en A: diferente cilindrada del motor (1 100 cc en lugar de 1 000 cc), 4 puertas en lugar de 2, relaciones de caja de cambios más largas. Estas diferencias no plantean ningún problema de seguridad y por lo tanto no pueden demorar la matriculación. En cambio, se observa que el vehículo no está equipado con un faro antiniebla trasero, mientras que este accesorio es obligatorio en el Estado miembro A. Se comunica este problema al señor Z, el cual hace instalar dicho foro. El vehículo se presenta nuevamente para su matriculación que se deberá realizar esta vez sin demora.

#### V. Diversas preguntas referentes a la importación de un vehículo anteriormente matriculado en otro Estado miembro

##### A. ¿En qué Estado miembro debe matricularse el vehículo?

Los regímenes fiscales aplicables a los vehículos siguen variando considerablemente de un Estado miembro de la Comunidad a otro. Por tanto, no se puede dejar que un particular escoja libremente el Estado miembro en el que va a matricular su vehículo, so pena de que todos los vehículos se matriculen en el Estado miembro de menor grado de imposición.

En principio, cada cual ha de matricular su vehículo en el Estado miembro donde reside habitualmente. Cuando un vehículo se haya adquirido o importado según las condiciones generales de imposición del mercado de dicho Estado miembro, se podrá importar temporalmente en los demás Estados miembros, con franquicia de los impuestos aplicados por estos Estados, según las condiciones estipuladas en la Directiva 83/182/CEE del Consejo<sup>(1)</sup>.

La Directiva mencionada define la «residencia habitual» como «el lugar donde una persona suele vivir,

durante un mínimo de 185 días por año natural, por razón de vínculos personales o profesionales o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, por motivos personales que la vinculen estrechamente al lugar donde viva». 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 importación temporal de un vehículo no puede, por supuesto, exigir que dicho vehículo se matricule en su territorio.

##### B. ¿Qué impuestos deben pagarse cuando se importa un vehículo?

La respuesta depende evidentemente de las circunstancias en que se importe el vehículo.

Cuando el vehículo se importa por cambiar su propietario de residencia habitual, el Derecho comunitario prevé la franquicia de impuestos pagados en el momento de comprar el vehículo, a condición de que el mismo se haya comprado según las condiciones generales impositivas del mercado interior de otro Estado miembro, y lo haya utilizado efectivamente el interesado, en dicho Estado, durante un mínimo de seis meses (véase la Directiva 83/183/CEE del Consejo, DO n° L 105 de 23. 4. 1983, p. 64).

Cuando el vehículo se haya comprado en el Estado miembro de exportación para importarlo y matricularlo en otro Estado miembro, el comprador se habrá beneficiado de una exoneración de los impuestos pagaderos en el momento de la compra en el Estado miembro de exportación y, por tanto, será gravado en el momento de la importación en el Estado miembro de importación (véase la Directiva 77/388/CEE del Consejo, DO n° L 145 del 13. 6. 1977, p. 1). En este caso, el vehículo sólo podrá matricularse provisionalmente en el Estado miembro de exportación (placas de «aduana», «tránsito», etc.).

En los demás casos y, en particular, cuando se haya comprado un vehículo de segunda mano, los gravámenes impuestos por el Estado miembro de importación deberán tener en cuenta el IVA pagado por el vehículo en el Estado miembro de exportación, para evitar una doble imposición (véase la comunicación de la Comisión relativa a las sentencias del Tribunal de 5 de mayo de 1982 y de 21 de mayo de 1985 — asunto Gaston Schul — acerca de la importación por un particular de productos comprados en otro Estado miembro a un particular, DO n° C 13 del 21. 1. 1986).

La Comisión se ha fijado como objetivo prioritario el aproximar los tipos de IVA, reduciendo la diferencia entre los tipos aplicados por los Estados miembros (ver propuesta DO n° C 250 de 18. 9. 1987, p. 3).

##### C. ¿Qué período de validez tiene la matriculación provisional?

El Estado miembro que da la matriculación provisional (placas de «aduana», «tránsito», etc.) es el que fija el período de validez de la matriculación, el cual varía, por tanto, dependiendo del Estado miembro o de la serie de

<sup>(1)</sup> DO n° L 105 de 23. 4. 1983, p. 59.

matriculación de que se trate. Por otra parte, la Comisión considera que las autoridades del Estado miembro de importación no tienen derecho a perseguir a quien utilice una matrícula provisional caducada, cuando se le pueda imputar la demora de la matriculación definitiva del vehículo.

**D. ¿Goza el vehículo importado de la garantía del fabricante?**

Las empresas de la red de distribución de todos los fabricantes suelen ofrecer 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 (CEE) n° 123/85 de la Comisión <sup>(1)</sup>), mediante presentación de los documentos de garantía, firmados por un miembro de la red oficial de distribución.

<sup>(1)</sup> DO n° L 15 de 18. 1. 1985, p. 16.

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

Se ruega a las personas que observen un incumplimiento de los principios enunciados en la presente 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, Rue de la Loi, 200, B-1049 Bruxelles

— o bien a alguna oficina de información de la Comisión, cuya lista figura a continuación.

Además, los principios formulados en la presente comunicación se podrán alegar ante cualquier jurisdicción nacional a la que se someta un litigio relativo a la homologación o matriculación de un vehículo importado. En efecto, los artículos 30 y 36 pertenecen a aquellas disposiciones del Tratado que tienen un efecto directo y que crean, para los particulares, derechos que deben ser salvaguardados por las jurisdicciones nacionales.

*Bureaux de presse et d'information*

**Allemagne**

*Bonn*

Zitelmannstraße 22  
5300 Bonn  
Tél. 23 80 41  
Télex 886648 EUROP D  
Télécopie 23 80 48

*Berlin (antenne du bureau de Bonn)*

Kurfürstendamm 102  
1000 Berlin 31  
Tél. 892 40 28  
Télex 184015 EUROP D  
Télécopie 892 20 59

*Munich (antenne du bureau de Bonn)*

Erhardtstraße 27  
8000 München  
Tél. 202 10 11  
Télex 5 218 135  
Télécopie 202 10 15

**Belgique**

*Bruxelles/Brussel*

Rue Archimède 73, 1040 Bruxelles  
Archimedestraat 73, 1040 Brussel  
Tél. 235 11 11  
Télex 26657 COMINF B  
Télécopie 235 01 66

**Danemark**

*København*

Højbrohus  
Østergade 61  
Postbox 144  
1004 København K  
Tél. 14 41 40  
Télex 16402 COMEUR DK  
Télécopie 11 12 03

**Espagne**

*Madrid*

Calle Serrano 41  
5ª planta  
Madrid 1  
Tél. 435 17 00/435 15 28  
Télex 46818 OIPE E  
Télécopie 276 03 87

**France (voir annexe II)**

*Paris*

61, rue des Belles-Feuilles  
75782 Paris Cedex 16  
Tél. 45 01 58 85  
Télex Paris 611019 F COMEUR  
Télécopie 47 27 26 07

*Marseille (antenne du bureau de Paris)*

CMCI/Bureau 320  
2, rue Henri Barbusse  
F-13241 Marseille Cedex 01  
Tél. 91 46 00  
Télex 402 538 EURMA  
Télécopie 90 98 07

**Grèce***Athènes*

2 Vassilissis Sofias  
Case postale 11002  
Athina 10674  
Tél. 724 39 82 (3 lignes)  
Télex 219324 ECAT GR  
Télécopie 722 37 15

**Irlande***Dublin*

39 Molesworth Street  
Dublin 2  
Tél. 71 22 44  
Télex 93 827 EUCO EI  
Télécopie 71 26 57

**Italie***Roma*

Via Poli 29  
00187 Roma  
Tél. 678 97 22  
Télex 610184 EUROMA I  
Télécopie 679 16 58

*Milano* (antenne du bureau de Rome)

Corso Magenta 61  
20123 Milano  
Tél. 80 15 05/6/7/8  
Télex 316002 EURMIL I  
Télécopie 481 85 43

**Luxembourg***Luxembourg*

Bâtiment Jean Monnet  
rue Alcide De Gasperi  
2920 Luxembourg  
Tél. 430 11  
Télex 3423/3446/3476 COMEUR LU  
Télécopie 43 01 44 33

**Pays-Bas***Den Haag*

Lange Voorhout 29  
Den Haag  
Tél. 46 93 26  
Télex 31094 EURCO NL  
Télécopie 64 66 19

**Portugal***Lisboa*

Centro Europeu Jean Monnet  
Rua do Salitre 56  
1200 Lisboa  
Tél. 154 11 44  
Télex 0404/18810 COMEUR P  
Télécopie 155 43 97

**Royaume-Uni***London*

8, Storey's Gate  
London SW1 P 3 AT  
Tél. 222 81 22  
Télex 23208 EURUK G  
Télécopie 222 09 00

*Belfast* (antenne du bureau de Londres)

Windsor House  
9/15 Bedford Street  
Belfast BT2 7EG  
Tél. 24 07 08  
Télex 74117 CECBEL G  
Télécopie 24 82 41

*Cardiff* (antenne du bureau de Londres)

4 Cathedral Road  
Cardiff CF1 9SG  
Tél. 37 16 31  
Télex 497727 EUROPA G  
Télécopie 39 54 89

*Edinburgh* (antenne du bureau de Londres)

7 Alva Street  
Edinburgh EH2 4PH  
Tél. 225 20 58  
Télex 727420 EUEDING  
Télécopie 26 41 05

**Suisse***Genève*

Case postale 195  
37-39 rue de Vermont  
1211 Genève 20  
Tél. 34 97 50  
Télex 28261 und 28262 ECOM CH  
Télécopie 34 23 31