

VOIGT

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)
de 13 de julio de 2006 *

En el asunto C-83/05,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Amtsgericht Freiburg (Alemania), mediante resolución de 14 de enero de 2005, recibida en el Tribunal de Justicia el 18 de febrero de 2005, en el procedimiento iniciado por

Bernd Voigt,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. J. Malenovský, Presidente de Sala, y los Sres. J.-P. Puissochet y A. Borg Barthet (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. A. Tizzano;
Secretario: Sr. R. Grass;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

* Lengua de procedimiento: alemán.

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. U. Forsthoff, en calidad de agente;

- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. X. Lewis y la Sra. M. Heller, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de la 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, p. 1; EE 13/01, p. 174), en su versión modificada por la Directiva 92/53/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992 (DO L 225, p. 1) (en lo sucesivo, «Directiva 70/156»).

- 2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio iniciado por el Sr. Voigt relativo a una multa administrativa que le impuso el Regierungspräsidium Karlsruhe-Bretten (Gobierno del distrito de Karlsruhe-Bretten).

Marco jurídico

Normativa comunitaria

- 3 Las razones que llevaron al legislador comunitario a adoptar la Directiva 70/156 se enumeran en su exposición de motivos tal y como sigue:

«[...] en cada Estado miembro, los vehículos a motor destinados al transporte de mercancías o de personas deben satisfacer ciertas características técnicas establecidas por disposiciones imperativas; [...] dichas disposiciones difieren de un Estado miembro a otro; [...] por sus disparidades obstaculizan los intercambios dentro de la Comunidad Económica Europea;

[...] tales obstáculos al establecimiento y funcionamiento del mercado común podrían reducirse, e incluso eliminarse, si todos los Estados miembros adoptasen las mismas disposiciones bien con carácter complementario o bien en sustitución de sus legislaciones actuales;

[...] habitualmente los Estados miembros efectúan un control del cumplimiento de las disposiciones técnicas antes de la comercialización de los vehículos a los que se aplican; [...] tal control se realiza por tipos de vehículos;

[...]

[...] en el ámbito comunitario, el control del cumplimiento de dichas disposiciones, así como el reconocimiento por parte de cada Estado miembro del control efectuado por los demás Estados miembros, hacen necesario el establecimiento de un procedimiento de homologación comunitaria para cada tipo de vehículo;

[...] dicho procedimiento debe permitir que cada Estado miembro compruebe que cada tipo de vehículo ha sido sometido a los controles previstos por las directivas específicas y anotados en un certificado de homologación; [...] igualmente debe permitir a los fabricantes establecer un certificado de conformidad para todos los vehículos que sean conformes con un tipo homologado; [...] cuando un vehículo vaya acompañado de dicho certificado, debe ser considerado por todos los Estados miembros conforme con sus propias legislaciones; [...] es conveniente que cada Estado miembro informe a los demás Estados miembros de la comprobación hecha, mediante el envío de una copia del certificado de homologación establecido para cada tipo de vehículo homologado;

[...]»

- 4 El artículo 1, párrafo primero, de la Directiva 70/156 dispone:

«La presente Directiva se aplicará a la homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques fabricados en una o más fases y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a ser utilizados en dichos vehículos y remolques.»

- 5 En virtud del artículo 2 de la citada Directiva:
- la «homologación de tipo» se define como «el procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple los correspondientes requisitos técnicos de la presente Directiva o de una de las Directivas particulares incluidas en la lista exhaustiva que figura en los Anexos IV u XI»;
 - el «vehículo» se define como «todo vehículo de motor destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h y sus remolques, a excepción de los vehículos que circulan sobre raíles, los tractores forestales y agrícolas y toda maquinaria móvil»; y
 - el «tipo de vehículo» designa «los vehículos pertenecientes a una categoría que no difieran, al menos en los aspectos esenciales especificados en el Anexo II B, pudiendo un tipo de vehículo tener variantes y versiones (véase el Anexo II, sección B)».
- 6 Según el anexo II de la Directiva 70/156, la categoría «M 1» comprende los vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas sentadas como máximo.

Normativa nacional

- 7 La normativa alemana sobre circulación por carretera se reparte en distintos textos legislativos y reglamentarios. En el asunto principal son pertinentes la Ley de

circulación por carretera (Strassenverkehrsgesetz; en lo sucesivo, «StVG»), el código de circulación (Strassenverkehrsordnung; en lo sucesivo, «StVO») y la Ley sobre el transporte de personas (Personenbeforderungsgesetz; en lo sucesivo, «PBefG»). El Derecho interno alemán se adaptó a la Directiva 70/156 mediante el Reglamento sobre la homologación comunitaria de tipo de los vehículos y de sus componentes (Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile de 9 de diciembre de 1994, modificada por última vez el 7 de febrero de 2004). La Ordenanza relativa a la matriculación para la circulación por carretera de vehículos (Strassenverkehrszulassungsordnung; en lo sucesivo, «StVZO») regula exclusivamente desde entonces el procedimiento de matriculación y el seguro obligatorio y establece normas aplicables a la fabricación y al uso de vehículos.

- 8 El StVO define las exigencias que se han de respetar al conducir vehículos de motor. En materia de velocidad, fija para los turismos normas diferentes a las que se aplican a los demás vehículos de motor. Esta diferenciación resulta del artículo 18, apartado 5, segundo inciso, número 1, del StVO, disposición pertinente en el asunto principal, que limita a 80 km/h la velocidad máxima en autopistas de los vehículos que no sean turismos. Éstos, en cambio, no están sometidos a ninguna limitación general de velocidad.
- 9 El StVO no define el concepto de «turismo». El artículo 4, apartado 4, de la PBefG define los turismos como los vehículos de motor que «por su fabricación y equipamiento son aptos y están destinados al transporte de un máximo de nueve personas (incluido el conductor)».

El litigio principal y las cuestiones prejudiciales

- 10 El 21 de octubre de 2003, mientras conducía por una autopista federal, fuera del casco urbano, un vehículo de motor de tipo «Sprinter» fabricado por la sociedad

DaimlerChrysler AG, con un peso total autorizado de 4,6 toneladas, el Sr. Voigt fue objeto de un control. La velocidad del citado vehículo, una vez sustraído el margen de tolerancia admitido, era de 134 km/h, por lo que el Regierungspräsidium Karlsruhe-Bretten, mediante resolución de 18 de noviembre de 2003, impuso al Sr. Voigt una multa administrativa de 275 euros, por haber superado en 54 km/h la velocidad máxima autorizada de 80 km/h aplicable, entre otros, a los vehículos pesados. Asimismo se impuso al afectado la retirada del permiso de conducir durante dos meses y la supresión de cuatro puntos en el Registro central de tráfico. El vehículo que conducía el Sr. Voigt, que había sido objeto de una homologación comunitaria de tipo en la categoría «M1», está registrado –con arreglo a los documentos de matriculación– como turismo.

- 11 El 27 de noviembre de 2003, el Sr. Voigt se opuso a estas medidas. Invocando el certificado de matriculación del vehículo, que lo consideraba un turismo, señaló que el límite de velocidad de 80 km/h en autopista, fuera del casco urbano, aplicable entre otros a los vehículos pesados no afectaba al citado vehículo, que quedaba sujeto a los límites de velocidad aplicables a los turismos.

- 12 Mediante resolución de 10 de marzo de 2004, la Staatsanwaltschaft Freiburg remitió el expediente del Sr. Voigt al Amtsgericht Freiburg para que se pronunciase sobre la multa impuesta. El 29 de abril de 2004, dicho órgano jurisdiccional dictó una sentencia absolutoria. Contra la citada sentencia la Staatsanwaltschaft Freiburg interpuso un recurso ante el Oberlandesgericht Karlsruhe. El 26 de agosto de 2004, el Oberlandesgericht Karlsruhe anuló la sentencia absolutoria. En efecto, estimó que el asunto principal requería comprobaciones de hecho adicionales relativas a la concreta versión del vehículo tipo «Sprinter» conducido por el Sr. Voigt, habida cuenta de que era preciso distinguir entre las diferentes versiones del citado vehículo, como se establecía en una resolución adoptada la víspera y que tenía por objeto un asunto similar, en la que había llegado a la conclusión de que la mención «turismo» en los documentos de matriculación no era relevante.

13 En estas circunstancias, el Amtsgericht Freiburg decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

- «1) La Directiva 70/156 [...], a la que se ha adaptado el Derecho alemán mediante el EG-TypV (Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile –Reglamento sobre la homologación comunitaria de tipo de los vehículos y de sus componentes–, de 9 de diciembre de 1994, modificado por última vez el 7 de febrero de 2004), ¿debe interpretarse en el sentido de que el conductor de un vehículo de motor, que ha sido matriculado como turismo a resultas de una permiso de circulación concedido en virtud de la homologación comunitaria de tipo, tiene derecho a ponerlo en circulación por carretera como tipo de vehículo autorizado y, en particular, está sujeto el conductor de este vehículo únicamente a los límites de velocidad aplicables a los turismos?
- 2) Las autoridades competentes para la persecución de infracciones de tráfico, ¿pueden declarar los permisos de circulación expedidos por el Kraftfahrt-Bundesamt (Oficina Federal de Vehículos) de conformidad con la homologación comunitaria de tipo y las matriculaciones autorizadas por los organismos de matriculación alemanes y basadas en estas homologaciones comunitarias de tipo como no pertinentes para la clasificación del tipo de vehículo a la hora de establecer los límites de velocidad que debe respetar un conductor de un vehículo de esa clase?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

14 Mediante sus dos cuestiones, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta fundamentalmente si la Directiva 70/156 debe

interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un vehículo como el controvertido en el asunto principal no queda sujeto a las disposiciones nacionales en materia de velocidad que se aplican a los turismos, sino a las normas aplicables a los vehículos pesados, aun cuando dicho vehículo haya sido matriculado como turismo conforme a una homologación comunitaria de tipo expedida con arreglo a la citada Directiva.

- 15 Con carácter preliminar, es preciso observar, por una parte, que la Directiva 70/156, que sólo se refiere expresamente a la clasificación internacional de vehículos de motor en las categorías M, N u O definidas en su anexo II, no contiene ninguna disposición que clasifique los vehículos de motor en la categoría de «turismos». Por otra parte, según las comprobaciones del órgano jurisdiccional remitente, el fabricante del vehículo controvertido en el asunto principal obtuvo para éste una homologación comunitaria de tipo «M 1» y sólo en la fase de matriculación las autoridades alemanas lo calificaron de turismo.
- 16 Las disposiciones de la Directiva 70/156 tienen por objeto, según su exposición de motivos, regular y poner en práctica un procedimiento de homologación comunitaria para cada tipo de vehículo que sustituye a los procedimientos de homologación que estaban en vigor anteriormente en los Estados miembros. El alcance de esta homologación sólo puede determinarse a la luz del concreto ámbito de aplicación de la Directiva 70/156.
- 17 Pues bien, dicha Directiva describe cronológicamente el procedimiento de homologación de tipo, el posterior procedimiento para expedir el certificado de homologación, el establecimiento por el fabricante de un certificado de conformidad y la obligación de los Estados miembros de controlar la conformidad del producto

con el tipo homologado. El objetivo de las disposiciones de la citada Directiva es eliminar los obstáculos a la libre circulación de mercancías. La armonización de las normas y de las características técnicas constituye el medio para alcanzar dicho objetivo. En cambio, la Directiva 70/156 no contiene ninguna indicación que vaya más allá de esta armonización. En concreto, no contiene ninguna disposición dirigida a los Estados miembros relativa a las reglas de velocidad aplicables a las diferentes categorías de vehículos de motor que hayan sido objeto de una homologación comunitaria de tipo.

18 En consecuencia, procede señalar que la Directiva 70/156 se refiere a las características técnicas de un tipo de vehículo y no implica ninguna otra consideración relativa a las normas de circulación por carretera que han de respetar los conductores de los vehículos de motor.

19 Asimismo, es preciso subrayar que la base jurídica de la Directiva 70/156 es el artículo 100 del Tratado CEE (posteriormente artículo 100 del Tratado CE; actualmente artículo 94 CE) o el artículo 100 A del Tratado CEE (posteriormente artículo 100 A del Tratado CE; actualmente artículo 95 CE) relativos a las competencias en materia de armonización a los efectos de la realización del mercado común o del mercado interior.

20 En estas circunstancias, ni del tenor de la Directiva 70/156, ni de su objeto, ni de su finalidad resulta que el legislador comunitario haya pretendido atribuir a la homologación comunitaria de tipo, instaurada por dicha Directiva para eliminar los obstáculos a la realización del mercado interior, consecuencias relativas a la aplicación de las normas nacionales sobre circulación por carretera que regulan la velocidad de la diferentes categorías de vehículos de motor.

21 A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones planteadas por el Amtsgericht Freiburg que la Directiva 70/156 debe interpretarse

en el sentido de que no se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un vehículo como el controvertido en el asunto principal no queda sujeto a las disposiciones nacionales en materia de velocidad que se aplican a los turismos, sino a las normas aplicables a los vehículos pesados, aun cuando dicho vehículo haya sido matriculado como turismo conforme a una homologación comunitaria de tipo expedida con arreglo a la citada Directiva.

Costas

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

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

La 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, en su versión modificada por la Directiva 92/53/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un vehículo como el controvertido en el asunto principal no queda sujeto a las disposiciones nacionales en materia de velocidad que se aplican a los turismos, sino a las normas aplicables a los vehículos pesados, aun cuando dicho vehículo haya sido matriculado como turismo conforme a una homologación comunitaria de tipo expedida con arreglo a la citada Directiva.

Firmas