

|

61999J0451

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 21 de marzo de 2002. - Cura Anlagen GmbH contra Auto Service Leasing GmbH (ASL). - Petición de decisión prejudicial: Handelsgericht Wien - Austria. - Arrendamiento financiero de vehículos - Prohibición de utilizar en un Estado miembro un vehículo matriculado en otro Estado miembro más allá de un determinado período de tiempo - Obligaciones de matriculación y de pago de un impuesto sobre el consumo en el Estado miembro de utilización - Obligación de seguro con un asegurador autorizado en el Estado miembro de utilización - Obligación de inspección técnica - Restricciones a la libre prestación de servicios - Justificaciones. - Asunto C-451/99.

Recopilación de Jurisprudencia 2002 página I-03193

Índice

Partes

Motivación de la sentencia

Decisión sobre las costas

Parte dispositiva

Palabras clave

1. Libre prestación de servicios - Disposiciones del Tratado - Ámbito de aplicación - Arrendamiento financiero - Inclusión

(Art. 50 CE)

2. Libre prestación de servicios - Restricciones - Obligación de matricular en el Estado miembro de utilización los vehículos tomados en leasing de una empresa establecida en otro Estado miembro - Justificación - Competencia tributaria de los Estados miembros en materia de tributación de los vehículos automóviles - Requisitos relativos al plazo de matriculación, a la residencia o al establecimiento de la empresa de leasing, al seguro, a la inspección técnica y al pago de un impuesto sobre el consumo - Improcedencia - Criterios

(Arts. 49 CE a 55 CE)

Índice

1. El arrendamiento financiero constituye un servicio en el sentido del artículo 50 CE. En efecto, consiste en una prestación económica que se realiza a cambio de una remuneración. El hecho de que esta actividad implique la entrega de mercancías por el arrendador al arrendatario no puede invalidar dicha calificación en la medida en que la entrega no versa tanto sobre las propias

mercancías como sobre su uso por parte del arrendatario, puesto que dichas mercancías siguen siendo propiedad del arrendador.

(véase el apartado 18)

2. Cuando un vehículo tomado en leasing de una sociedad establecida en un Estado miembro es utilizado realmente en la red viaria de otro Estado miembro, éste puede prever la obligación de que el vehículo sea matriculado en su territorio, ya que la matriculación es el corolario natural de la competencia tributaria que, respetando el Derecho comunitario, los Estados miembros son libres de ejercer en materia de tributación de los vehículos automóviles. No obstante, las disposiciones del Tratado relativas a la libre prestación de servicios (artículos 49 CE a 55 CE) se oponen a la legislación de un Estado miembro a uno o a varios de los requisitos siguientes:

- un plazo de matriculación de tal brevedad que haga imposible o excesivamente difícil el cumplimiento de las obligaciones impuestas, con respecto a las formalidades que hayan de cumplirse;
- la obligación de residencia o de establecimiento en el Estado miembro de utilización para la persona a cuyo nombre el vehículo está matriculado allí, en la medida en que obliga a la empresa de leasing bien a tener un establecimiento principal en dicho Estado miembro, o bien a aceptar la matriculación del vehículo a nombre del arrendatario y la correspondiente limitación de sus derechos sobre el vehículo;
- la obligación de asegurar el vehículo con un asegurador autorizado en el Estado miembro de utilización, en el supuesto de que dicha obligación implique que el asegurador debe tener su establecimiento principal en ese Estado miembro, como Estado de origen en el sentido de las Directivas sobre seguros distintos del seguro de vida, y disponer de una «autorización administrativa» en dicho Estado;
- la obligación de inspección técnica, cuando el vehículo ya haya sido objeto de inspección técnica en el Estado miembro de establecimiento de la sociedad de leasing, salvo si dicha obligación está destinada a comprobar que el vehículo reúne los requisitos impuestos a los vehículos matriculados en el Estado miembro de utilización que no están cubiertos por los controles efectuados en el Estado miembro de establecimiento de la sociedad de leasing y/o que el estado del vehículo no se ha deteriorado desde que fue inspeccionado en este último Estado miembro, si entre tanto ha circulado por la vía pública, siempre que se imponga un control similar cuando un vehículo anteriormente inspeccionado en el Estado miembro de utilización sea presentado para su matriculación en dicho Estado;
- el pago, en el Estado miembro de utilización, de un impuesto sobre el consumo, cuya cuota no es proporcional a la duración de la matriculación del vehículo en dicho Estado.

(véanse los apartados 40 a 42, 46 y 71 y el fallo)

Partes

En el asunto C-451/99,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 234 CE, por el Handelsgericht Wien (Austria), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Cura Anlagen GmbH

y

Auto Service Leasing GmbH (ASL),

una decisión prejudicial sobre la interpretación de los artículos 49 CE a 55 CE, así como del artículo 28 CE,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA

(Sala Quinta),

integrado por los Sres. S. von Bahr, Presidente de la Sala Cuarta, en funciones de Presidente de la Sala Quinta, D.A.O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet (Ponente) y C.W.A. Timmermans, Jueces;

Abogado General: Sr. F.G. Jacobs;

Secretario: Sr. H. von Holstein, Secretario adjunto;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- en nombre de Auto Service Leasing GmbH (ASL), por el Sr. H. Asenbauer, Rechtsanwalt;

- en nombre del Gobierno austriaco, por el Sr. A. Längle, en calidad de agente;

- en nombre del Gobierno belga, por la Sra. A. Snoecx, en calidad de agente;

- en nombre del Gobierno danés, por el Sr. J. Molde, en calidad de agente;

- en nombre del Gobierno finlandés, por el Sr. T. Pynnä, en calidad de agente;

- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por la Sra. M. Patakia, en calidad de agente, asistida por el Sr. B. Wägenbaur, Rechtsanwalt;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de Auto Service Leasing GmbH (ASL), representada por el Sr. H. Asenbauer; del Gobierno belga, representado por el Sr. F. van de Craen, en calidad de agente, y de la Comisión, representada por la Sra. M. Patakia, asistida por el Sr. B. Wägenbaur, expuestas en la vista de 21 de junio de 2001;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 25 de septiembre de 2001;

dicta la siguiente

Sentencia

Motivación de la sentencia

1 Mediante resolución de 10 de noviembre de 1999, recibida en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 26 de noviembre siguiente, el Handelsgericht Wien planteó, con arreglo al artículo 234 CE, una cuestión prejudicial sobre la interpretación de los artículos 49 CE a 55 CE, así como del

artículo 28 CE.

2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un litigio entre Cura Anlagen GmbH (en lo sucesivo, «Cura Anlagen»), con domicilio social en Austria, y Auto Service Leasing GmbH (en lo sucesivo, «ASL»), sociedad con domicilio social en Alemania y que no dispone de establecimiento en Austria, a raíz de la ejecución de un contrato de arrendamiento financiero (leasing) de vehículos automóviles celebrado entre ambas sociedades.

Marco jurídico

3 Con arreglo al artículo 79 de la Kraftfahrzeuggesetz de 1967 (Ley austriaca sobre los vehículos automóviles; en lo sucesivo, «KFG»), la utilización en Austria de un automóvil con placas de matrícula extranjeras que no tenga un lugar de estacionamiento permanente en Austria sólo está autorizada durante un período máximo de un año.

4 El artículo 82, apartado 8, de la KFG establece que, si un automóvil con placas de matrícula extranjeras es introducido en Austria por una persona jurídica con domicilio social en este Estado miembro, dicho automóvil puede ser utilizado en Austria durante un período máximo de tres días. Al término de este período, las placas de matrícula extranjeras deben ser retiradas y entregadas a la autoridad competente y, para seguir utilizando el citado automóvil en Austria, hay que matricularlo en este país, conforme al artículo 37 de la KFG.

5 La matriculación de un vehículo en Austria está supeditada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- la persona jurídica a cuyo nombre ha de matricularse el vehículo debe ser el poseedor legal y tener su domicilio social en Austria o, al menos, disponer de un establecimiento principal en dicho Estado (artículo 37, apartado 2, de la KFG);

- el vehículo debe estar cubierto por un contrato de seguro de responsabilidad civil obligatorio celebrado con una entidad aseguradora autorizada en Austria [artículos 37, apartado 2, letra b), 59 y 61 de la KFG];

- el vehículo debe haber sido objeto de una inspección relativa a la seguridad vial y funcional, que acredite que el vehículo no origina molestias excesivas [artículos 37, apartado 2, letra h), y 57 a de la KFG];

- debe abonarse el impuesto sobre el consumo [artículo 37, apartado 2, letra d), de la KFG y artículo 1, números 3 y 5, letra f), de la Normverbrauchsabgabegesetz (Ley austriaca por la que se establece un impuesto sobre el consumo; en lo sucesivo, «NoVAG»)].

6 Por lo que se refiere a este último requisito, de los artículos 1 y 2 de la NoVAG se desprende que, salvo las excepciones contempladas en el artículo 3 de la misma Ley, debe pagarse el impuesto sobre el consumo por todo vehículo cedido a título oneroso, dado en leasing en virtud de un contrato mercantil o matriculado por vez primera en Austria.

7 Con arreglo al artículo 5 de la NoVAG, la cuota del impuesto corresponde a un porcentaje del precio pagado por el vehículo, si se trata de un vehículo nuevo, o de su valor normal, IVA excluido, en los demás casos. Conforme al artículo 6, apartado 2, de la NoVAG, dicho porcentaje varía en función del tipo de carburante y del consumo del vehículo. La cuota del impuesto no puede exceder del 16 % del valor del vehículo, con arreglo al artículo 6, apartado 3, de la NoVAG.

El litigio principal y la cuestión prejudicial

8 En febrero de 1999, ASL y Cura Anlagen celebraron un contrato de leasing en virtud del cual ASL dio en arrendamiento a Cura Anlagen, por un período de treinta y seis meses, un turismo (en

este caso, un automóvil de marca Audi, modelo A3), matriculado en Alemania, por una cantidad fija mensual que incluía el coste del seguro obligatorio, más una cantidad adicional por tramos de mil kilómetros recorridos por encima de una determinada distancia.

9 Se convino que Cura Anlagen, que debía tomar posesión del vehículo en ASL, en Múnich, lo utilizaría principalmente en Austria. Asimismo, se pactó que, durante el período de vigencia del contrato, el vehículo continuaría matriculado a nombre de ASL y que, en consecuencia, seguiría provisto de sus placas de matrícula alemanas.

10 Tras haber introducido su vehículo en Austria, en febrero de 1999, Cura Anlagen no pudo utilizarlo en dicho país de conformidad con las cláusulas del contrato debido a las disposiciones de la KFG que prohíben la circulación en Austria de un vehículo con placas extranjeras por un período superior a tres días.

11 En consecuencia, Cura Anlagen interpuso un recurso ante el Handelsgericht Wien con objeto de que ASL o bien consintiera matricular en Austria a nombre de Cura Anlagen el vehículo arrendado y pagara por ello el impuesto sobre el consumo por importe de 2.460 EUR, o bien matriculara en Austria a su propio nombre y por su cuenta dicho vehículo. Con carácter subsidiario, Cura Anlagen solicitó la resolución del contrato de leasing.

12 ASL solicitó que se desestimara dicho recurso. Alegó que las disposiciones del artículo 37, en relación con las de los artículos 79 y 82, apartado 8, de la KFG hacían tan difícil el arrendamiento financiero transfronterizo de vehículos que le era prácticamente imposible prestar dicho servicio en Austria, de modo que dichas disposiciones no debían ser inaplicadas por ser contrarias a la libre prestación de servicios y, con carácter subsidiario, a la libre circulación de mercancías.

13 En estas circunstancias, el Handelsgericht Wien decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Deben interpretarse los artículos 49 CE y siguientes (o bien, el artículo 28 CE), en el sentido de que se oponen a la aplicación de disposiciones legales de un Estado miembro A que prohíben a una empresa establecida en su territorio utilizar en él, durante más de tres días o durante más de un año, un vehículo de motor que ha sido cedido en régimen de arrendamiento financiero (leasing) por una empresa de leasing establecida en un Estado miembro B donde se encuentra matriculado a nombre de dicha empresa de leasing, sin disponer de una segunda matriculación para dicho vehículo en el Estado miembro A?»

Sobre el objeto y la admisibilidad de la cuestión prejudicial

14 Con carácter preliminar, el Gobierno austriaco alega que la petición de decisión prejudicial no es admisible por tres razones.

15 En primer lugar, sostiene que la cuestión planteada no es pertinente para la solución del litigio principal, en la medida en que se refiere a la interpretación del artículo 28 CE, relativo a la libre circulación de mercancías.

16 Según reiterada jurisprudencia, corresponde exclusivamente al órgano jurisdiccional nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia, como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. No obstante, el Tribunal de Justicia ha estimado que no puede pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional cuando resulta evidente que la interpretación o la apreciación de la validez de una norma comunitaria, solicitada por el órgano jurisdiccional nacional, no tienen relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no

dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas (véanse, especialmente, la sentencia de 13 de julio de 2000, Idéal tourisme, C-36/99, Rec. p. I-6049, apartado 20, y la jurisprudencia citada).

17 A este respecto, es necesario señalar que, mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional de remisión pretende principalmente que se dilucide si la legislación austriaca crea restricciones a los intercambios intracomunitarios y, en su caso, si pueden estar justificadas. Para ello, pregunta al Tribunal de Justicia sobre la compatibilidad de una legislación como la controvertida en el litigio principal bien con los artículos 49 CE a 55 CE, o bien con los artículos 28 CE a 31 CE, según que el arrendamiento financiero de vehículos constituya una prestación de servicios o una entrega de mercancías.

18 Pues bien, cabe precisar que el arrendamiento financiero constituye un servicio en el sentido del artículo 50 CE. En efecto, consiste en una prestación económica que se realiza a cambio de una remuneración. El hecho de que esta actividad implique la entrega de mercancías por el arrendador al arrendatario, en este caso un vehículo, no puede invalidar dicha calificación en la medida en que la entrega no versa tanto sobre las propias mercancías como sobre su uso por parte del arrendatario, puesto que dichas mercancías siguen siendo propiedad del arrendador.

19 Por otra parte, el Tribunal de Justicia ya ha estimado que el arrendamiento financiero de vehículos constituye una prestación de servicios a efectos del artículo 9 de la Directiva 77/388/CEE del Consejo, de 17 de mayo de 1977, Sexta Directiva en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios - Sistema común del impuesto sobre el valor añadido: base imponible uniforme (DO L 145, p. 1; EE 09/01, p. 54; en lo sucesivo, «Sexta Directiva IVA»), ya que estos servicios consisten principalmente en la negociación, la redacción, la firma y la gestión de contratos, así como en poner a la disposición material de los clientes los vehículos convenidos, que siguen siendo propiedad de la sociedad de arrendamiento financiero (sentencia de 17 de julio de 1997, ARO Lease, C-190/95, Rec. p. I-4383, apartados 11 y 18).

20 De ello se deduce que la cuestión prejudicial debe ser considerada en el sentido de que tiene por único objeto la interpretación de los artículos 49 CE a 55 CE.

21 El Gobierno austriaco afirma en segundo lugar que el litigio principal se refiere a la interpretación y a la ejecución de un contrato de Derecho privado que no tiene relación alguna con la cuestión prejudicial.

22 A este respecto, hay que recordar que, conforme al artículo 234 CE, cuando se plantea una cuestión de interpretación del Tratado o de los actos adoptados por las instituciones de la Comunidad ante un órgano jurisdiccional de uno de los Estados miembros, dicho órgano puede pedir al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre la misma, si estima necesaria una decisión al respecto para poder dictar su sentencia (véase, en particular, la sentencia de 9 de febrero de 1995, Leclerc-Siplec, C-412/93, Rec. p. I-179, apartado 9).

23 En el marco de este procedimiento de remisión, el juez nacional, que es el único que tiene un conocimiento directo de los hechos del asunto, es quien está en mejores condiciones para apreciar, teniendo en cuenta las particularidades de éste, la necesidad de una decisión prejudicial para dictar su sentencia (véase, especialmente, la sentencia Leclerc-Siplec, antes citada, apartado 10).

24 Además, como subraya el Abogado General en el punto 23 de sus conclusiones, cuando se le solicita a un órgano jurisdiccional nacional que ordene la ejecución o la anulación de un contrato es importante para él saber si las disposiciones nacionales que parecen impedir su ejecución son compatibles o no con el Derecho comunitario. Por lo tanto, la cuestión se revela pertinente.

25 Por último, el Gobierno austriaco niega el carácter real del litigio principal que, en su opinión, es artificial, en gran medida.

26 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha considerado que, para comprobar su propia competencia, le correspondía examinar las circunstancias en las que le sometía un asunto el órgano jurisdiccional nacional. En efecto, el espíritu de colaboración que debe presidir el funcionamiento de la remisión prejudicial supone que, por su parte, el órgano jurisdiccional nacional tenga en cuenta la función confiada al Tribunal de Justicia, que es la de contribuir a la administración de la justicia en los Estados miembros y no la de formular opiniones consultivas sobre cuestiones generales o hipotéticas (sentencias de 3 de febrero de 1983, *Robards*, 149/82, Rec. p. 171, apartado 19, y de 16 de julio de 1992, *Meilicke*, C-83/91, Rec. p. I-4871, apartado 25).

27 En el caso de autos, aun suponiendo que determinados datos que obran en las actuaciones puedan hacer pensar que la situación que dio origen al litigio principal ha sido elaborada para obtener del Tribunal de Justicia una decisión sobre una cuestión de Derecho comunitario de interés general, no puede negarse la existencia de un verdadero contrato cuya ejecución o anulación dependen indiscutiblemente de una cuestión de Derecho comunitario.

28 Vistas las consideraciones que anteceden, procede declarar la admisibilidad de la cuestión prejudicial.

Sobre el fondo

29 Según reiterada jurisprudencia, el artículo 49 CE se opone a la aplicación de toda normativa nacional que, sin justificación objetiva, obstaculice a un prestador de servicios la posibilidad de ejercitar efectivamente esta libertad (véase, en particular, la sentencia de 5 de octubre de 1994, *Comisión/Francia*, C-381/93, Rec. p. I-5145, apartado 16).

30 El artículo 49 CE se opone asimismo a la aplicación de toda normativa nacional que dificulte más la prestación de servicios entre Estados miembros que la prestación de servicios puramente interna en un Estado miembro (sentencia *Comisión/Francia*, antes citada, apartado 17).

31 Sin embargo, el artículo 46 CE, aplicable en la materia en virtud del artículo 55 CE, admite las restricciones justificadas por razones de salud, seguridad u orden públicos, quedando entendido que las medidas adoptadas en virtud de este artículo no pueden ser desproporcionadas en relación con el objetivo perseguido. En efecto, como excepción a un principio fundamental del Tratado, el artículo 46 CE debe interpretarse de modo que sus efectos se limiten a lo necesario para la protección de los intereses que pretende garantizar (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de abril de 1988, *Bond van Adverteerders* y otros, 352/85, Rec. p. 2085, apartado 36).

32 Además, según reiterada jurisprudencia, los obstáculos a la libre prestación de servicios que derivan de medidas nacionales indistintamente aplicables sólo son admisibles si están justificados por razones imperiosas de interés general y si respetan el principio de proporcionalidad, es decir, si son adecuadas para garantizar la realización del objetivo que persiguen y no van más allá de lo necesario para su consecución (véanse, en este sentido, especialmente las sentencias de 30 de noviembre de 1995, Gebhard, C-55/94, Rec. p. I-4165, apartado 37, y de 21 de octubre de 1999, Zenatti, C-67/98, Rec. p. I-7289, apartado 29).

33 En consecuencia, hay que verificar si una legislación como la controvertida en el litigio principal constituye un obstáculo a la libre prestación de servicios y, en su caso, si tal obstáculo es admisible con arreglo a medidas de excepción expresamente previstas por el Tratado o si está justificado de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia por razones imperiosas de interés general.

34 Por una parte, es necesario señalar que la legislación austriaca controvertida en el litigio principal no sólo prohíbe utilizar en el territorio austriaco un vehículo matriculado en otro Estado miembro, más allá de un determinado período de tiempo, por una empresa que esté establecida allí, sino que además subordina la posibilidad de matricular este vehículo en Austria, para eludir la mencionada prohibición, a la concurrencia de varios requisitos que dicha legislación enumera.

35 Por otra parte, cabe recordar que el litigio principal sólo se refiere a la situación creada por un contrato de arrendamiento financiero de una duración de tres años, que fue celebrado entre una sociedad que tiene su domicilio social en Austria y una sociedad que tiene su domicilio social en otro Estado miembro y que se refiere a un vehículo destinado a ser utilizado esencialmente en Austria. Por lo tanto, no se cuestionan los contratos de arrendamiento simple celebrados por cortos períodos, tal como el alquiler de un vehículo de reemplazo a una sociedad establecida en otro Estado miembro.

36 En consecuencia, hay que considerar que, mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional de remisión solicita esencialmente que se dilucide si las disposiciones del Tratado relativas a la libre prestación de servicios (artículos 49 CE a 55 CE) se oponen a la legislación de un Estado miembro, como la legislación controvertida en el litigio principal, que obliga a una empresa establecida en ese Estado miembro, la cual toma en leasing un vehículo matriculado en otro Estado miembro, a matricularlo en el primer Estado miembro para poder utilizarlo en él más allá de un determinado período de tiempo. Asimismo, dicho órgano pregunta si las mismas disposiciones del Tratado se oponen a la legislación de un Estado miembro, como la controvertida en el litigio principal, que obliga a una empresa establecida en ese Estado miembro, la cual toma en leasing un vehículo matriculado en otro Estado miembro, a matricularlo en el primer Estado miembro imponiéndole un determinado número de requisitos.

Sobre la obligación de matriculación

37 Consta que la obligación de matricular, en el Estado miembro en el que se utilizan, los vehículos tomados en leasing de una empresa establecida en otro Estado miembro tiene por efecto dificultar las actividades transfronterizas de arrendamiento financiero.

38 En consecuencia, es preciso examinar si la restricción derivada de dicha obligación puede estar justificada.

39 A estos efectos, es relevante señalar que el Gobierno finlandés ha insistido sobre la relación que existe entre la obligación de matriculación y el pago de los impuestos establecidos por la legislación del Estado miembro en cuyo territorio se utiliza el vehículo. A este respecto, ha alegado que la matriculación es necesaria para aplicar la tributación de los vehículos, que sigue el principio generalmente reconocido en la tributación indirecta armonizada, según el cual las

mercancías normalmente devengan impuestos en el Estado miembro en el que se consumen, lo que implica, en este caso, que los vehículos deben ser gravados en el Estado en que realmente son utilizados. Ha añadido que el control tributario se vería debilitado si no pudiera exigirse que cada vehículo sujeto a tributación, en principio, debido a su utilización en el territorio del Estado considerado esté matriculado en dicho Estado.

40 A este respecto, procede recordar que, con excepción de los vehículos que se hallen en situación específica de importación temporal en el interior de la Comunidad y de los vehículos de motor destinados exclusivamente al transporte de mercancías por carretera y que tengan un peso total de carga autorizado igual o superior a doce toneladas, que no se cuestionan en el litigio principal, la tributación de los vehículos automóviles no ha sido armonizada y difiere en gran medida de un Estado miembro a otro. Por lo tanto, los Estados miembros pueden ejercer libremente su competencia tributaria en este ámbito, siempre que la ejerzan respetando el Derecho comunitario. Pueden repartir entre ellos esta competencia tributaria sobre la base de criterios tales como el territorio en el que el vehículo se utiliza realmente o la residencia del conductor, que son diversos componentes del principio de territorialidad, y celebrar entre ellos acuerdos que garanticen que un vehículo sólo sea objeto de tributación indirecta en uno de los Estados contratantes.

41 A este respecto, la matriculación se revela como el corolario natural del ejercicio de esta competencia tributaria. Facilita los controles tanto al Estado de matriculación como a los demás Estados miembros para los cuales la matriculación en un Estado miembro constituye la prueba del pago de los impuestos sobre los vehículos automóviles en dicho Estado.

42 Por consiguiente, en una situación como la del litigio principal, a saber, cuando un vehículo tomado en leasing de una sociedad establecida en un Estado miembro es utilizado realmente en la red viaria de otro Estado miembro, éste puede prever la obligación de que el vehículo sea matriculado en su territorio.

43 A la vista de las consideraciones que anteceden, no ha lugar a examinar las demás justificaciones invocadas por los Gobiernos austriaco, belga, danés y finlandés, así como por la Comisión, especialmente en materia de orden público y de seguridad vial.

44 No obstante, es necesario examinar si el plazo de que dispone el usuario del vehículo para matricularlo en Austria puede estar justificado.

45 A este respecto, para dar al órgano jurisdiccional de remisión una respuesta útil para la solución del litigio pendiente ante él, basta con examinar si está justificado el plazo de tres días aplicable a los vehículos introducidos en Austria por una persona jurídica que reside en este Estado miembro, puesto que dicho plazo es el único controvertido en la situación del litigio principal.

46 Aun cuando no exista una normativa comunitaria en la materia y en los casos en que, como en el litigio principal, pueda considerarse que la obligación de matriculación es compatible con los artículos 49 CE a 55 CE, los Estados miembros no pueden fijar un plazo de tal brevedad que haga imposible o excesivamente difícil el cumplimiento de las obligaciones impuestas, con respecto a las formalidades que hayan de cumplirse.

47 En el asunto principal, el plazo de tres días establecido por la legislación austriaca es exageradamente breve y, manifiestamente, va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido por esta legislación. Por consiguiente, en esta medida, constituye un obstáculo no justificado a la libre prestación de servicios, tal como está establecido en los artículos 49 CE a 55 CE.

Sobre la obligación relativa a la residencia o al establecimiento de la empresa de leasing, salvo que se acepte la matriculación del vehículo a nombre del arrendatario

48 El artículo 37, apartado 2, de la KFG, exige a una empresa de leasing que tenga su domicilio social en otro Estado miembro, como ASL, o bien tener un establecimiento principal en Austria, o bien consentir que el arrendatario matricule el vehículo a su nombre en Austria, lo cual limita sus derechos como propietario del vehículo.

49 El Gobierno austriaco sostiene que, a menudo, en caso de infracciones de tráfico, es necesario exigir a la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo que proporcione informaciones sobre la identidad del conductor en un momento determinado. Pues bien, sería difícil obtener tales informaciones si dicha persona estuviese domiciliada en otro Estado miembro.

50 A este respecto, dicha obligación es desproporcionada en relación con el objetivo invocado por el Gobierno austriaco.

51 En efecto, como sugiere la Comisión, sin obstaculizar la libre prestación de servicios de arrendamiento financiero, bastaría con que el vehículo dado en leasing pudiera ser matriculado en el territorio del Estado miembro en el que circula, en este caso Austria, a nombre de la empresa de leasing con indicación de los datos del arrendatario, quien, residiendo por definición en Austria, sería responsable, en su caso, junto con la empresa de leasing del cumplimiento de todas las obligaciones que derivan de la matriculación y de la utilización del vehículo.

52 Además, tal responsabilización del arrendatario permitiría alcanzar de igual modo el objetivo perseguido por el Gobierno austriaco, tal como está descrito en el apartado 49 de la presente sentencia, si el vehículo quedase matriculado en el Estado miembro de establecimiento de la empresa de leasing.

Sobre la obligación relativa al seguro

53 De los artículos 37, apartado 2, letra b), 59 y 61 de la KFG se desprende que, para poder ser matriculado en Austria, el vehículo cedido en leasing a una persona establecida en Austria que lo utiliza en este Estado debe estar asegurado en una compañía de seguros autorizada para ejercer su actividad en Austria.

54 Dicha disposición, que restringe la libre elección de un asegurador, obstaculiza la libertad de las empresas de leasing de automóviles, establecidas en otro Estado miembro, para ofrecer sus servicios a clientes establecidos o residentes en Austria. En concreto, puede obligar a las empresas de leasing de automóviles, vinculadas por acuerdos preferenciales con aseguradores establecidos fuera de Austria, a celebrar contratos menos ventajosos.

55 La eventual justificación de dicha restricción debe examinarse a la luz de las Directivas comunitarias que regulan la prestación de servicios de seguros, en particular de seguros de vehículos automóviles [véase, como más reciente, la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles); DO L 181, p. 65], teniendo presente que el cumplimiento de la obligación de asegurar cualquier vehículo que circule por la vía pública está controlado y garantizado por las autoridades del Estado miembro en el que el vehículo esté matriculado.

56 Tal como observó la Comisión, el examen de la legalidad, respecto del Derecho comunitario, de la obligación relativa al seguro depende del significado que tenga la expresión «asegurador

autorizado» en la legislación nacional controvertida en el litigio principal. Si por estos términos hay que entender que el asegurador debe tener su establecimiento principal y una «autorización administrativa» en Austria, como Estado miembro de origen, en el sentido de las Directivas relativas a los seguros distintos del seguro de vida [véanse, en particular, los artículos 4 y 5 de la Directiva 92/49/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo distinto del seguro de vida y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE (Tercera Directiva de seguros distintos del seguro de vida); DO L 228, p. 1], es necesario reconocer que la restricción va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido. Sin embargo, no sería éste el caso si la expresión «asegurador autorizado» significa que el asegurador debe reunir los requisitos fijados por dichas Directivas para ofrecer sus servicios en otro Estado miembro distinto de aquel en el que esté establecido.

Sobre la obligación de inspección técnica

57 De los términos de los artículos 37, apartado 2, letra h), y 57 a de la KFG se deduce que la matriculación de un vehículo está subordinada a los resultados de un control relativo a la seguridad vial y funcional, que debe acreditar que el vehículo no ocasiona molestias excesivas.

58 En el caso de arrendamiento financiero transfronterizo de automóviles, dicha disposición exige que un vehículo, destinado a ser cedido en leasing en Austria y que ya haya superado la inspección técnica y medioambiental en vigor en otro Estado miembro, sea sometido a inspecciones adicionales en Austria. Esta obligación hace menos atrayente la prestación de servicios de arrendamiento financiero de automóviles en Austria desde otro Estado miembro y, en consecuencia, obstaculiza la libre prestación de servicios.

59 Es preciso recordar además que, si bien la seguridad vial constituye una razón imperiosa de interés general que puede justificar el obstáculo controvertido (sentencia de 5 de octubre de 1994, Van Schaik, C-55/93, Rec. p. I-4837, apartado 19), en el marco de la comprobación de la seguridad vial y funcional, así como de la calidad ecológica de los vehículos, los Estados miembros deben respetar las disposiciones comunitarias pertinentes.

60 A este respecto, es necesario señalar en primer lugar que el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO 1997, L 46, p. 1), establece que los Estados miembros adoptarán las medidas que consideren necesarias para que pueda probarse que el vehículo ha superado con éxito una inspección técnica y que cumple al menos las disposiciones de dicha Directiva. Estas medidas se comunicarán a los demás Estados miembros y a la Comisión. El artículo 3, apartado 2, de la Directiva 96/96 precisa que cada Estado miembro reconocerá, como si él mismo la hubiese expedido, la prueba expedida en otro Estado miembro de que un vehículo a motor matriculado en el territorio de este último, así como su remolque o semirremolque, ha superado con éxito una inspección técnica y cumple, al menos, las disposiciones de la mencionada Directiva.

61 Sin embargo, el artículo 5 de la Directiva 96/96 autoriza a los Estados miembros a imponer inspecciones más amplias, más frecuentes o más estrictas que las inspecciones mínimas establecidas en el artículo 1, en particular leído en relación con el anexo II de la misma Directiva.

62 Así, cuando un vehículo ha sido sometido a una 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, exige que todos los demás Estados miembros reconozcan el certificado expedido en esa ocasión, sin que ello les impida exigir controles adicionales para la matriculación en su territorio, siempre que dichos controles no estén ya cubiertos por dicho certificado.

63 Por otra parte, resulta de la sentencia de 12 de junio de 1986, Schloh (50/85, Rec. p. 1855), apartados 13 a 16, que se refiere a la libre circulación de mercancías, que el hecho de que un vehículo haya circulado por la vía pública después de su última inspección técnica puede justificar que, al ser matriculado en otro Estado miembro, se compruebe, con miras a la protección de la salud y de la vida de las personas, si no ha sufrido accidentes y se encuentra en buen estado de mantenimiento, siempre y cuando se exija un control similar a los vehículos de origen nacional presentados para su matriculación en las mismas circunstancias.

64 De ello se deduce que, en una situación como la controvertida en el litigio principal, cuando un vehículo tomado en leasing de una sociedad establecida en un primer Estado miembro ya ha sido sometido a la inspección técnica en dicho Estado miembro, las autoridades de un segundo Estado miembro sólo pueden imponer, al matricularlo en este Estado, una inspección adicional para comprobar que dicho vehículo reúne los requisitos impuestos a los vehículos matriculados en este Estado que no estén cubiertos por los controles del primer Estado miembro y/o que el estado del vehículo no se ha deteriorado desde que fue inspeccionado en el primer Estado miembro, si entre tanto ha circulado por la vía pública, siempre que se imponga un control similar cuando un vehículo anteriormente inspeccionado en el segundo Estado miembro sea presentado para su matriculación en dicho Estado.

Sobre la obligación relativa al impuesto sobre el consumo

65 ASL alega que, al prohibir la utilización de vehículos provistos de placas de matrícula extranjeras, la República de Austria no pretende salvaguardar los intereses relativos a la seguridad vial y a la cobertura de seguro, sino que, en realidad, persigue una finalidad fiscal. El impuesto sobre el consumo constituye un tipo incrementado encubierto del IVA, en contra de lo dispuesto en el artículo 12, apartado 3, de la Sexta Directiva IVA, que únicamente autoriza un tipo general y dos tipos reducidos. El impuesto sobre el consumo, controvertido en el litigio principal, fue introducido para compensar la supresión del tipo incrementado del 32 % que se aplicó, hasta el 31 de diciembre de 1991, en particular, a la venta y al arrendamiento de vehículos de motor. Además, sostiene que el impuesto es un porcentaje del valor del vehículo.

66 Según el Gobierno austriaco, el impuesto controvertido tiene por objetivo garantizar un comportamiento respetuoso del medio ambiente en el marco de la compra o del arrendamiento financiero de vehículos privados. Al fijarse el tipo del impuesto en función del consumo del vehículo, la compra o el arrendamiento financiero de un vehículo que tiene un alto consumo da lugar a una tributación más elevada que la compra o el arrendamiento financiero de un vehículo con bajo consumo.

67 Según la Comisión, el artículo 49 CE se opone a la percepción de tal impuesto si se percibe en su totalidad. Al igual que ASL, subraya que el impuesto de que se trata se percibe con el mismo tipo cualquiera que sea la duración del uso o de la matriculación del vehículo en Austria, mientras que, para una empresa de arrendamiento financiero de automóviles la amortización del impuesto varía considerablemente dependiendo de dicha duración. Por ello, un régimen a prorrata, es decir una fijación de la cuota del impuesto en función de la duración efectiva del contrato de arrendamiento financiero, sería más apropiado teniendo en cuenta el principio de proporcionalidad.

68 A este respecto, no se puede poner en duda que un impuesto sobre el consumo como el controvertido en el litigio principal puede tener como finalidad de interés general disuadir de la compra o de la posesión de vehículos con un gran consumo de carburante.

69 Sin embargo, tal impuesto es contrario al principio de proporcionalidad en la medida en que el objetivo que persigue podría alcanzarse estableciendo un impuesto proporcional a la duración de la matriculación del vehículo en el Estado en que se utilice, lo que permitiría no efectuar discriminación en cuanto a la amortización del impuesto en perjuicio de las empresas de leasing de automóviles establecidas en los demás Estados miembros.

70 Por otra parte, la relación entre dicho impuesto y la Sexta Directiva IVA no tiene ninguna incidencia sobre la cuestión de la compatibilidad de la normativa austriaca con las disposiciones comunitarias relativas a la libre prestación de servicios.

71 Visto lo que antecede, procede responder a la cuestión planteada por el *Handelsgericht Wien* que las disposiciones del Tratado relativas a la libre prestación de servicios (artículos 49 CE a 55 CE) se oponen a la legislación de un Estado miembro, como la legislación controvertida en el litigio principal, que obliga a una empresa establecida en ese Estado miembro, que toma en leasing un vehículo matriculado en otro Estado miembro, a matricularlo en el primer Estado miembro para poder utilizarlo más allá de un período de tiempo de tal brevedad, en este caso tres días, que hace imposible o excesivamente difícil cumplir las obligaciones impuestas. Las mismas disposiciones del Tratado se oponen a la legislación de un Estado miembro, como la legislación controvertida en el litigio principal, que obliga a una empresa establecida en ese Estado miembro, que toma en leasing un vehículo matriculado en otro Estado miembro, a matricularlo en el primer Estado miembro imponiéndole uno o varios de los requisitos siguientes:

- la obligación de residencia o de establecimiento en el Estado miembro de utilización para la persona a cuyo nombre el vehículo está matriculado allí, en la medida en que obliga a la empresa de leasing bien a tener un establecimiento principal en dicho Estado miembro, o bien a aceptar la matriculación del vehículo a nombre del arrendatario y la correspondiente limitación de sus derechos sobre el vehículo;
- la obligación de asegurar el vehículo con un asegurador autorizado en el Estado miembro de utilización, en el supuesto de que dicha obligación implique que el asegurador debe tener su establecimiento principal en ese Estado miembro, como Estado de origen en el sentido de las Directivas sobre seguros distintos del seguro de vida, y disponer de una «autorización administrativa» en dicho Estado;
- la obligación de inspección técnica, cuando el vehículo ya haya sido objeto de inspección técnica en el Estado miembro de establecimiento de la sociedad de leasing, salvo si dicha obligación está destinada a comprobar que el vehículo reúne los requisitos impuestos a los vehículos matriculados en el Estado miembro de utilización que no están cubiertos por los controles efectuados en el Estado miembro de establecimiento de la sociedad de leasing y/o que el estado del vehículo no se ha deteriorado desde que fue inspeccionado en este último Estado miembro, si entre tanto ha circulado por la vía pública, siempre que se imponga un control similar cuando un vehículo anteriormente inspeccionado en el Estado miembro de utilización sea presentado para su matriculación en dicho Estado;
- el pago, en el Estado miembro de utilización, de un impuesto sobre el consumo, cuya cuota no es proporcional a la duración de la matriculación del vehículo en dicho Estado.

Decisión sobre las costas

Costas

72 Los gastos efectuados por los Gobiernos austriaco, belga, danés y finlandés y por la Comisión, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. 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.

Parte dispositiva

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA

(Sala Quinta),

pronunciándose sobre la cuestión planteada por el Handelsgericht Wien mediante resolución de 10 de noviembre de 1999, declara:

Las disposiciones del Tratado CE relativas a la libre prestación de servicios (artículos 49 CE a 55 CE) se oponen a la legislación de un Estado miembro, como la legislación controvertida en el litigio principal, que obliga a una empresa establecida en ese Estado miembro, que toma en leasing un vehículo matriculado en otro Estado miembro, a matricularlo en el primer Estado miembro para poder utilizarlo más allá de un período de tiempo de tal brevedad, en este caso tres días, que hace imposible o excesivamente difícil cumplir las obligaciones impuestas. Las mismas disposiciones del Tratado se oponen a la legislación de un Estado miembro, como la legislación controvertida en el litigio principal, que obliga a una empresa establecida en ese Estado miembro, que toma en leasing un vehículo matriculado en otro Estado miembro, a matricularlo en el primer Estado miembro imponiéndole uno o varios de los requisitos siguientes:

- la obligación de residencia o de establecimiento en el Estado miembro de utilización para la persona a cuyo nombre el vehículo está matriculado allí, en la medida en que obliga a la empresa de leasing bien a tener un establecimiento principal en dicho Estado miembro, o bien a aceptar la matriculación del vehículo a nombre del arrendatario y la correspondiente limitación de sus derechos sobre el vehículo;

- la obligación de asegurar el vehículo con un asegurador autorizado en el Estado miembro de utilización, en el supuesto de que dicha obligación implique que el asegurador debe tener su establecimiento principal en ese Estado miembro, como Estado de origen en el sentido de las Directivas sobre seguros distintos del seguro de vida, y disponer de una «autorización administrativa» en dicho Estado;

- la obligación de inspección técnica, cuando el vehículo ya haya sido objeto de inspección técnica en el Estado miembro de establecimiento de la sociedad de leasing, salvo si dicha obligación está destinada a comprobar que el vehículo reúne los requisitos impuestos a los vehículos matriculados en el Estado miembro de utilización que no están cubiertos por los controles efectuados en el Estado miembro de establecimiento de la sociedad de leasing y/o que el estado del vehículo no se ha deteriorado desde que fue inspeccionado en este último Estado miembro, si entre tanto ha circulado por la vía pública, siempre que se imponga un control similar cuando un

vehículo anteriormente inspeccionado en el Estado miembro de utilización sea presentado para su matriculación en dicho Estado;

- el pago, en el Estado miembro de utilización, de un impuesto sobre el consumo, cuya cuota no es proporcional a la duración de la matriculación del vehículo en dicho Estado.