

|

61999C0451

Conclusiones del Abogado General Jacobs presentadas el 25 de septiembre de 2001. - 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

Conclusiones del abogado general

1. La presente petición de decisión prejudicial planteada por el Handelsgericht Wien (Austria) se refiere a la compatibilidad de determinadas normas nacionales relativas a la matriculación de vehículos de motor con las disposiciones del Tratado sobre la libre prestación de servicios o la libre circulación de mercancías.

2. Con arreglo al Derecho austriaco, cualquier residente austriaco que introduzca en el país un vehículo de motor matriculado en otro Estado para su uso en él debe entregar las placas de matrícula a las autoridades en el plazo de tres días, y posteriormente no puede utilizar el vehículo sin volver a matricularlo en Austria. Para poder solicitar la matriculación hay que ser residente o, al menos, tener un establecimiento principal en Austria, el vehículo debe estar asegurado por una compañía de seguros autorizada, debe pasar determinadas inspecciones técnicas, y debe abonarse un impuesto sobre el consumo de carburante de hasta el 16 % de su valor.

3. La legalidad de dichas disposiciones se cuestiona en un asunto en el que un vehículo matriculado en Alemania, donde ha recibido la homologación técnica y donde se han pagado los impuestos relacionados con su puesta en circulación es arrendado por una sociedad alemana a una sociedad austriaca por un período de tres años. Con arreglo al contrato de arrendamiento financiero, la sociedad alemana sigue siendo la propietaria del vehículo y la sociedad austriaca no puede volver a matricularlo a su propio nombre. La cuestión de que conoce el órgano jurisdiccional nacional es la de si el contrato no puede ejecutarse por no cumplir los requisitos establecidos en la legislación austriaca o si son dichos requisitos los que no pueden aplicarse por ser contrarios al Derecho comunitario.

La legislación austriaca pertinente

4. Las principales leyes austriacas a las que se ha hecho referencia en el presente asunto son la Kraftfahrzeuggesetz (Ley sobre vehículos de motor; en lo sucesivo, «KFG») y la Normverbrauchsabgabegesetz (Ley relativa al impuesto sobre el consumo normalizado de

carburante; en lo sucesivo, «NoVAG»).

5. Con arreglo al artículo 79 de la KFG, en general, los vehículos matriculados en otro país pueden utilizarse en Austria durante un período máximo de un año, siempre y cuando no se encuentren permanentemente establecidos en dicho país.

6. Sin embargo, con arreglo al artículo 82, apartado 8, salvo prueba en contrario un vehículo matriculado en el extranjero se considera permanentemente establecido en Austria si es introducido en el país por una persona cuya residencia principal o domicilio se encuentre en Austria y que lo utilice en dicho país. En ese caso, sólo puede ser utilizado en Austria durante los tres días inmediatamente posteriores a su introducción en el país. Transcurrido ese período, los documentos y placas de matrícula deben ser entregados a las autoridades y cualquier posterior uso del vehículo está supeditado a su matriculación con arreglo al artículo 37 de la KFG.

7. El artículo 37, apartado 2, establece una serie de requisitos cuyo cumplimiento es necesario acreditar para poder matricular un vehículo. En particular:

- el vehículo debe estar legalmente en posesión de la persona que solicita la matriculación, que debe tener su residencia principal o su domicilio (o, en el caso de las empresas con domicilio social en el extranjero, un establecimiento principal) en Austria;
- el vehículo debe estar cubierto, con arreglo a los artículos 59, apartado 1, y 61, apartado 1, por un certificado de seguro obligatorio expedido por una entidad aseguradora autorizada para ofrecer ese tipo de seguro en Austria;
- el vehículo debe contar asimismo con un certificado de inspección expedido (en Austria) con arreglo a lo dispuesto en el artículo 57a de la KFG, en el que se acredite que cumple las exigencias en materia de seguridad y contaminación aplicables;
- en el caso de que se trate de la primera matriculación de un vehículo adquirido en otro Estado miembro de la Unión Europea, debe aportarse un certificado que acredite que se han pagado todos los impuestos aplicables, incluido el impuesto sobre el consumo normalizado de carburante.

8. La NoVAG exige que se pague el impuesto sobre el consumo normalizado de carburante por todos los vehículos cedidos a título oneroso, objeto de un arrendamiento comercial o matriculados por vez primera en Austria (artículos 1 y 2, con excepciones en el artículo 3).

9. Con arreglo al artículo 5, la cuota del impuesto se calcula fundamentalmente con base en el precio pagado por el vehículo si se trata de la venta de un vehículo nuevo o en su valor normal, IVA excluido, en los demás casos. El tipo aplicado con arreglo al artículo 6 es, en general, el siguiente:

- en el caso de las motocicletas con una potencia de más de 125 cc, el 0,02 % del valor imponible por cada cc de potencia que exceda de 100 cc;
- en el caso de los vehículos distintos de las motocicletas, el 2 % del valor imponible por cada litro de consumo de carburante por cada 100 km que exceda de 3 litros por cada 100 km en el caso de los motores de gasolina o de 2 litros por cada 100 km en el de los motores diesel.

Dicha cuota se redondea al alza al punto porcentual entero más próximo y no puede exceder del 16 % de la base imponible.

Las disposiciones pertinentes del Tratado

10. Las disposiciones del Tratado a que se hace referencia en la resolución de remisión son el artículo 28 CE y los artículos 49 CE y 50 CE.

11. El artículo 28 CE, comprendido dentro del Título relativo a la libre circulación de mercancías dentro de la Comunidad, prohíbe las restricciones cuantitativas a la importación, así como todas las medidas de efecto equivalente entre los Estados miembros. Los artículos 49 CE y 50 CE forman parte del Capítulo relativo a los servicios del Título relativo a la libre circulación de personas, servicios y capitales.

12. En particular, en el artículo 49 CE se dispone lo siguiente:

«Quedarán prohibidas las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Comunidad para los nacionales de los Estados miembros establecidos en un país de la Comunidad que no sea el del destinatario de la prestación.»

13. Con arreglo al artículo 50 CE, se consideran «servicios» las prestaciones realizadas normalmente a cambio de una remuneración, en la medida en que no se rijan por las disposiciones relativas a la libre circulación de mercancías, capitales y personas.

El procedimiento principal y la petición de decisión prejudicial

14. ASL Auto Service-Leasing GmbH (en lo sucesivo, «ASL») es una empresa de arrendamiento financiero de vehículos con domicilio social en Pullach, a las afueras de Munich (Alemania). Aparentemente, posee una flota de unos cincuenta mil vehículos que arrienda a sus clientes. Cura Anlagen Gesellschaft mbH (en lo sucesivo, «Cura Anlagen») es una sociedad austriaca con domicilio social en Salzburgo (Austria).

15. En febrero de 1999, las dos sociedades celebraron un contrato en virtud del cual ASL arrendaba a Cura Anlagen un vehículo de motor por un período de treinta y seis meses por una cantidad fija mensual (parte de la cual correspondía a la prima del seguro obligatorio incluida en el arrendamiento) más una cantidad adicional por cada mil kilómetros recorridos por encima de una determinada distancia. Dicho contrato contenía condiciones especiales para Austria, estipulando, en particular, que el vehículo se matricularía a nombre de ASL, que Cura Anlagen no estaba facultada para matricularlo a su propio nombre en Alemania ni en ningún otro país y que, en principio, debía utilizarse únicamente dentro de Austria.

16. En mayo de 1999, Cura Anlagen presentó ante el Handelsgericht una demanda contra ASL en la que solicitaba o bien que se ordenara a ASL que matriculara el vehículo en Austria a su propio nombre, o bien que permitiera su matriculación a nombre de Cura Anlagen y, en cualquier caso, que pagara el impuesto medioambiental de 2.460 EUR por el mismo, o, de lo contrario, que anulara el contrato debido a que el vehículo no podía ser utilizado legalmente en Austria.

17. La demanda presentada por Cura Anlagen ante el Handelsgericht contiene algunos otros detalles. De acuerdo con dicho escrito, las partes celebraron el contrato partiendo del supuesto de que Cura Anlagen podría utilizar legalmente el automóvil en Austria durante la totalidad del período de tres años, a pesar del hecho de que estuviera matriculado en Alemania a nombre de ASL. Sin embargo, poco después de introducir el automóvil en Austria, Cura Anlagen tuvo conocimiento de que no podía utilizar en este país el automóvil con placas de matrícula alemanas, sino que debía matricularlo en Austria y pagar el impuesto sobre el consumo normalizado de carburante. Cura Anlagen afirma que, si las partes hubieran tenido conocimiento de las disposiciones pertinentes y las hubieran tenido en cuenta, hubieran previsto la matriculación del automóvil en Austria, ya fuera a nombre de Cura Anlagen, ya a nombre de ASL, aunque esto último hubiera exigido a ASL abrir un establecimiento en Austria. Sin embargo, al no haber sido así el contrato debía o bien ser modificado de manera que pudiera ejecutarse, o bien ser anulado

debido a que desde un principio carecía de base económica. Cura Anlagen está de acuerdo con ASL en que la legislación austriaca limita la libre prestación de servicios transfronterizos dentro de la Comunidad, pero considera que dichas limitaciones están justificadas por razones de interés general.

18. Las alegaciones presentadas ante el órgano jurisdiccional nacional por ASL en su defensa se basan fundamentalmente en que Cura Anlagen tiene pleno derecho a utilizar el automóvil en Austria con arreglo a los términos del contrato de arrendamiento financiero tal como está estipulado, ya que las disposiciones austriacas que supuestamente le impiden hacerlo no pueden aplicarse. En cuanto restricciones de la libre prestación de servicios, son incompatibles con los artículos 49 CE y 50 CE. En su opinión, no están justificadas por razones de interés general y, por consiguiente, no pueden aplicarse. Por consiguiente, ASL solicitó al Handelsgericht que recabara una confirmación de sus argumentos planteando al Tribunal de Justicia una petición de decisión prejudicial.

19. El 10 de noviembre de 1999, el Handelsgericht suspendió el procedimiento y planteó al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión:

«Los artículos 49 CE y ss. (o, alternativamente, el artículo 28 CE), ¿deben interpretarse en el sentido de que se oponen a la aplicación de disposiciones legales del Estado miembro A que prohíben a una empresa establecida en dicho Estado miembro A utilizar en él durante más de tres días o, según los casos, durante más de un año, un vehículo de motor que ha arrendado (en régimen de arrendamiento financiero) a una empresa establecida en el Estado miembro B y que se encuentra matriculado en el Estado miembro B a nombre de dicha empresa de arrendamiento financiero establecida en él, sin proceder previamente a la (segunda) matriculación de dicho vehículo en el Estado miembro A?»

20. Presentaron observaciones escritas ante este Tribunal de Justicia ASL, los Gobiernos austriaco, belga, danés y finlandés y la Comisión. En la vista, sólo estuvieron representados ASL, el Gobierno belga y la Comisión.

Admisibilidad

21. El Gobierno austriaco alega que debe declararse la inadmisibilidad de la petición de decisión prejudicial, pues considera que la cuestión planteada -en particular, por lo que respecta al artículo 28 CE- no es pertinente para la resolución del litigio de que conoce el Handelsgericht y que, además, el procedimiento nacional tiene el mismo carácter artificial que los procedimientos en los asuntos Foglia/Novello.

22. Por lo que respecta al primero de estos aspectos, será más apropiado considerar la pertinencia del artículo 28 CE cuando se examine la naturaleza de las restricciones alegadas. Baste señalar aquí que la cuestión no se refiere únicamente a dicho artículo. Sin embargo, el Gobierno austriaco también alega que el litigio principal tiene por objeto la interpretación y la ejecución de un contrato de Derecho privado, y no la aplicación de ninguna disposición de la KFG. Así pues, en su opinión no existe ninguna relación entre la cuestión planteada y la naturaleza específica del procedimiento principal.

23. Este argumento no me parece convincente. Es cierto que, en sentido estricto, no se ha solicitado al Handelsgericht que aplique o deje sin aplicar las disposiciones controvertidas de la KFG o de la NoVAG. Sin embargo, está claro que, cuando se le solicita a un órgano jurisdiccional 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 válidas o no.

24. En relación con el segundo aspecto, el Gobierno austriaco no formula ninguna alegación específica en apoyo de su afirmación según la cual el litigio es artificial.

25. Aunque es posible que algunos de los elementos obrantes en autos sugieran la posibilidad de que la situación que dio lugar al procedimiento principal fue concebida con objeto de obtener una sentencia sobre una cuestión de Derecho comunitario de interés general, no parece haber ninguna duda de la existencia de un contrato real y de que éste debe ser ejecutado o anulado, lo que tendrá consecuencias para las partes. La decisión que debe tomar el órgano jurisdiccional nacional depende al menos en parte de una cuestión real de Derecho comunitario. Así pues, el presente asunto puede compararse, por poner un ejemplo, con el que fue objeto de la sentencia *Leclerc-Siplec*, en la que el Tribunal de Justicia aceptó su competencia para responder a la cuestión planteada, en la medida en que era pertinente para el objeto del procedimiento nacional, a pesar que tanto la demandante como las demandadas estaban plenamente de acuerdo sobre la solución deseada.

26. Además, a diferencia de lo que sucedía en los asuntos *Foglia/Novello*, la cuestión se ha suscitado en un órgano jurisdiccional del Estado miembro de que se trata. Tal vez sea desafortunado que el Gobierno austriaco no sea parte del procedimiento principal, pero este inconveniente puede verse contrarrestado por su pleno derecho a presentar observaciones ante este Tribunal de Justicia. El hecho de que no asistiera a la vista puede indicar que ha tenido suficientes oportunidades para defender su postura.

27. Así pues, no veo ningún motivo para que el Tribunal de Justicia se declare incompetente en el presente asunto.

Naturaleza de las restricciones alegadas

28. El órgano jurisdiccional remitente desea saber si las disposiciones austriacas de que se trata son contrarias a las disposiciones del Tratado que rigen la libre prestación de servicios (artículos 49 CE y 50 CE) o la libre circulación de mercancías (artículos 28 CE y ss.).

29. La mayoría de las partes que han presentado observaciones sostienen que los hechos del presente asunto afectan a la libre prestación de servicios y no a la libre circulación de mercancías, y estoy de acuerdo con ellas.

30. El arrendamiento financiero o alquiler de vehículos de motor puede incluirse claramente dentro de la definición del artículo 50 CE, en la medida en que se trata de una actividad comercial que normalmente se realiza a cambio de una remuneración. Y, aunque indudablemente se realiza con mercancías -los vehículos de que se trata-, no son dichas mercancías propiamente dichas lo que el arrendador entrega al arrendatario; lo que le entrega es más bien el uso de las mercancías, que siguen siendo propiedad del arrendador, y lógicamente la entrega del uso de las mercancías es un servicio. Además, en la vista ASL señaló que un arrendamiento «todo incluido» puede incluir muchas más prestaciones aparte del propio automóvil; en el presente caso, incluía el seguro.

31. Tal como señaló la Comisión, en la sentencia *Aro Lease* el Tribunal de Justicia estimó que el arrendamiento financiero de automóviles constituía una prestación de servicios a efectos de la Sexta Directiva sobre el IVA y que dichas prestaciones de servicios consistían principalmente en «la negociación, la redacción, la firma y la gestión de contratos, así como en la puesta de los automóviles convenidos, que siguen siendo propiedad de la sociedad de arrendamiento financiero, a disposición material de los clientes».

32. La Comisión considera asimismo que el concepto de prestación de «servicios» debe tener una definición uniforme en el Derecho comunitario. Una vez más, estoy de acuerdo con ella; no veo ninguna razón para que haya diferentes definiciones, lo que sólo serviría para crear confusión

sobre la situación jurídica de aquellas actividades que se encontraran en una situación equívoca. Además, tal como señala el Gobierno austriaco, el Tribunal de Justicia declaró, en la sentencia *Eurowings Luftverkehr*, que el arrendamiento financiero de aeronaves era un servicio a efectos del artículo 50 CE.

33. En cualquier caso, la cuestión de la clasificación entre mercancías y servicios tiene una importancia limitada, ya que las principales cuestiones que deben considerarse son las de si existe alguna restricción efectiva del comercio (sea de mercancías o de servicios) y si las restricciones que en su caso existan pueden estar justificadas. La existencia de restricciones no depende de la naturaleza de la operación, y los motivos de justificación admisibles son básicamente los mismos.

Las restricciones alegadas

34. Aunque la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional se refiere únicamente, tal como está formulada, a la legalidad de la exigencia de matriculación propiamente dicha y de los plazos en los que debe efectuarse, también los demás requisitos establecidos para la matriculación resultan pertinentes para el examen de dicha legalidad.

35. Las observaciones presentadas ante este Tribunal de Justicia se centran fundamentalmente en si las disposiciones austriacas de que se trata pueden estar justificadas. Sin embargo, puede ser útil comprobar en primer lugar, en cada uno de los casos, si efectivamente restringen la prestación transfronteriza de servicios de arrendamiento financiero de automóviles.

36. Por lo que respecta a la posible justificación de cualquier eventual restricción, recordaré que los artículos 55 CE y 46 CE, apartado 1, leídos conjuntamente, sólo permiten las restricciones a la libre prestación de servicios consistentes en «disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que prevean un régimen especial para los extranjeros y que estén justificadas por razones de orden público, seguridad y salud pública». Además, el Tribunal de Justicia ha declarado reiteradamente que las restricciones que se apliquen indistintamente por lo que respecta a la nacionalidad o al Estado miembro de establecimiento también pueden escapar a la prohibición si están objetivamente justificadas por razones imperiosas de interés general. Dichas restricciones deben atenerse al principio de proporcionalidad: deben ser adecuadas para garantizar la realización del objetivo que persiguen y no deben ir más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

La exigencia de matriculación

- *Existencia de una restricción*

37. La exigencia de que un automóvil introducido en Austria por una persona residente en dicho país para ser utilizado en él sea matriculado (de nuevo) en Austria, ¿restringe en sí misma la libre prestación de servicios en dicho Estado miembro por parte de las empresas de arrendamiento financiero de vehículos de fuera de Austria?

38. El Gobierno finlandés alega que no puede afirmarse que la exigencia de matriculación obstaculice el comercio de servicios entre los Estados miembros, a no ser que se impongan requisitos más severos a los vehículos importados.

39. No puedo estar de acuerdo con esta tesis. La exigencia de que un automóvil sea matriculado (de nuevo) en Austria hace más oneroso para una empresa alemana de arrendamiento financiero de vehículos prestar sus servicios en Austria que hacerlo en Alemania, o que más oneroso para sus competidores austriacos hacerlo en Austria. El Tribunal de Justicia ha declarado reiteradamente que el artículo 49 CE prohíbe «cualquier restricción, aunque se aplique indistintamente a los prestadores de servicios nacionales y a los de los demás Estados miembros,

cuando pueda prohibir, obstaculizar o hacer menos interesantes las actividades del prestador establecido en otro Estado miembro, en el que presta legalmente servicios análogos».

40. Así las cosas, la cuestión de si los plazos concretos de que se trata restringen la libre prestación de servicios no necesita ser considerada por separado. Sin embargo, cabe señalar que, normalmente, el plazo de un año establecido en el artículo 79 de la KFG no afectará a la prestación transfronteriza de servicios. Puesto que se aplica a los automóviles que no se encuentran permanentemente establecidos en Austria, en la mayoría de los casos afectará únicamente a arrendamientos financieros en las que el arrendatario esté establecido fuera del país, pero utilice el automóvil durante un período prolongado dentro de él. Me parece que, en tales circunstancias, no existe ningún elemento transfronterizo inherente al servicio prestado por el arrendador al arrendatario.

- Justificación

41. Al considerar si la exigencia de matriculación puede estar justificada, es necesario, sin embargo, examinar tanto si puede estar justificada en principio como si el plazo establecido es justificable.

42. Por lo que respecta a la justificación de dicha exigencia en principio, la Comisión y los Estados miembros ponen de relieve consideraciones de orden público y seguridad de las carreteras, que también yo considero pertinentes. Es esencial, por muchas razones, que los automóviles utilizados en la vía pública puedan ser fácilmente identificados mediante placas de matrícula individuales. A partir de los registros mantenidos por el Estado miembro de matriculación, es posible determinar datos como la identidad del propietario y/o el poseedor legal del automóvil cuando sea necesario en caso de infracciones de tráfico o supuesto delito, y permiten asimismo dar ejecución a obligaciones legales como el seguro obligatorio y las inspecciones técnicas de los vehículos o el pago de los impuestos aplicables. Tales medidas sirven para luchar contra el fraude y otros delitos y, sobre todo, contribuyen a dar ejecución a las normas en materia de seguridad vial y sancionar los incumplimientos de dichas normas.

43. ASL alega que la matriculación en el Estado miembro de origen es suficiente. Señala que cualquier vehículo matriculado en un Estado que sea parte del Convenio de París sobre circulación de vehículos de motor de 1926, el Convenio de Ginebra sobre circulación por carretera de 1949 o el Convenio de Viena sobre circulación por carretera de 1968 puede utilizarse libremente en Austria (siempre y cuando no haya sido introducido en el país por un residente austriaco para ser utilizado en él). De este modo, además de aquellos otros con matrículas más exóticas, decenas de miles de automóviles matriculados en Hungría, Turquía, Yugoslavia, Croacia, Alemania e Italia son introducidos en Austria a diario por turistas, trabajadores fronterizos y hombres de negocios extranjeros. En el caso de los vehículos matriculados en Alemania, un acuerdo entre Alemania y Austria sobre cooperación judicial en materia policial y administrativa garantiza la disponibilidad inmediata de cualquier información necesaria.

44. Se trata de un argumento sólido. A medida que aumenten los recursos informáticos y la cooperación policial y administrativa, en un futuro previsible será igual de fácil para las autoridades austriacas obtener información -incluida, por ejemplo, la identidad del arrendatario, en su caso- sobre un vehículo matriculado en Finlandia o Portugal, en Grecia o Irlanda, que lo es hoy en día sobre un automóvil matriculado en Austria. Sin embargo, no parece que esa situación se haya alcanzado todavía. Y aun en el caso de que pudiera considerarse que existe entre Austria y Alemania, no sería posible deducir de ello ninguna consecuencia en Derecho comunitario, pues ello supondría discriminar entre las empresas de arrendamiento financiero de vehículos que operan en Austria en función de si estuvieran establecidas en Alemania o en otro Estado miembro.

45. Además, tal como señalan la Comisión y los Estados miembros, el Estado miembro de matriculación no es un mero custodio de información sobre el automóvil, sino que es responsable

asimismo de llevar a cabo las inspecciones técnicas y está facultado para percibir diversos impuestos sobre el mismo. La tributación de los vehículos de motor todavía no ha sido armonizada, y difiere enormemente entre unos Estados miembros y otros. Tal como señaló la Comisión en su Comunicación interpretativa relativa a los procedimientos de homologación y de matriculación de vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro, no se puede permitir que un particular escoja libremente el Estado miembro en el que matricula su vehículo, pues de lo contrario todos los vehículos se matricularían en el Estado miembro que tuviera el nivel de imposición más bajo. Aunque esta consideración se aplicaba a la propiedad privada de vehículos, consideraciones similares se aplican igualmente a las operaciones de arrendamiento financiero: todas las empresas de arrendamiento financiero de vehículos se establecerían en el Estado donde la tributación fuera más baja.

46. En esa misma Comunicación, la Comisión consideró que una persona debe matricular su vehículo en el Estado miembro en el que tenga su residencia normal a efectos de la Directiva 83/182/CEE, es decir, el lugar donde una persona vive habitualmente por razón de vínculos personales y profesionales. Las normas austriacas parecen estar basadas en un principio similar, aunque ponen el énfasis en el usuario y no en el propietario, así como en el hecho de que el vehículo se utilice dentro del país.

47. En mi opinión, este enfoque está perfectamente justificado. Cuando un vehículo es utilizado predominantemente en un Estado miembro por una persona o entidad establecida en él, el único criterio razonable es que los datos se mantengan en dicho Estado miembro, que debería ser asimismo responsable de llevar a cabo las inspecciones técnicas y de percibir los impuestos que se consideren necesarios para financiar las infraestructuras viarias y las medidas de protección del medio ambiente necesarias como consecuencia del uso del vehículo. A título ilustrativo, podemos imaginar las dificultades prácticas y las distorsiones de ingresos tributarios que se derivarían si todos los vehículos arrendados en Dinamarca (país en el que los impuestos sobre los vehículos parecen ser los más elevados de la Comunidad) estuvieran matriculados en Italia (donde parecen ser los más bajos). Así pues, la exigencia de matriculación como tal parece plenamente justificada para salvaguardar la seguridad vial y luchar contra la evasión fiscal.

48. Sin embargo, si es justificable por dichas razones imperiosas de interés general que un vehículo arrendado introducido en Austria por un residente austriaco para utilizarlo en dicho país deba estar matriculado asimismo en él, me parece que la exigencia de proceder a la nueva matriculación en un plazo de tres días va mucho más allá de lo necesario a tal efecto y, por consiguiente, es desproporcionada.

49. Aun partiendo del supuesto, un tanto irreal, de que las autoridades competentes serán capaces de completar los trámites necesarios de manera casi instantánea, sigue sin parecer razonable denegar al usuario del vehículo un período de gracia más largo para presentar su solicitud. Tal como señaló ASL, seguramente muchos automóviles matriculados en el extranjero se utilizan en Austria durante períodos más largos, y no parece haber ninguna razón para insistir en que la nueva matriculación se lleve a cabo prácticamente nada más atravesar la frontera simplemente por el hecho de que el usuario resida en el país. Sin embargo, sí podría ser aceptable exigir la presentación de una solicitud de matriculación dentro de un plazo relativamente corto, siempre y cuando el arrendatario pudiera seguir utilizando el vehículo con la matrícula original hasta que se hayan completado los trámites de matriculación, asegurando de este modo que no se produce ninguna interrupción innecesaria en su uso del mismo. La carga adicional que se impone cuando los vehículos se arriendan en otro Estado miembro debe ser la mínima imprescindible.

50. Está también la cuestión de la duración del contrato de arrendamiento financiero. En el presente caso, es de tres años, un período que tal vez sea normal en este tipo de operaciones. Sin embargo, los vehículos también pueden arrendarse en condiciones diferentes, para períodos

más cortos. De los documentos aportados al Tribunal de Justicia no se desprende claramente si la corta duración de un arrendamiento se consideraría una prueba suficiente, a efectos del artículo 82, apartado 8, de la KFG, de que el vehículo no se encuentra permanentemente establecido en Austria ni, de ser así, cuál tendría que ser el período máximo para ello. Cuanto más corta sea la duración del arrendamiento, más injustificablemente restrictivo será exigir a un vehículo que sea matriculado de nuevo en Austria para poder ser utilizado en dicho país, con la posterior necesidad de realizar los trámites inversos al término del arrendamiento.

51. Al Tribunal de Justicia no se le ha pedido que determine cuál sería un plazo justificable para la matriculación, y no necesita pronunciarse de manera concreta al respecto. Sin embargo, sí se le pregunta si los dos plazos vigentes (de tres días y de un año) son compatibles con la libre prestación de servicios. A este respecto, el plazo de tres días no parece encontrarse ni mucho menos cerca del límite de la justificabilidad. En cambio, el plazo de un año, aunque como he indicado es poco probable que tenga alguna repercusión práctica sobre el arrendamiento financiero transfronterizo de vehículos, no parece irrazonablemente corto.

52. Como criterio general, el enfoque adoptado de la Directiva 83/182 podría servir como elemento de comparación, aunque dicha Directiva no contemplaba expresamente el caso en que el importador del vehículo reside en el país de importación. Las exenciones fiscales establecidas en ella se aplican, en principio, durante un período, continuo o no, de seis meses por período de doce meses. Así, un plazo de seis meses para la matriculación de los vehículos arrendados en otro Estado miembro no se consideraría irrazonablemente corto. Sin embargo, éste es un ámbito en el que los Estados miembros deben disfrutar, a falta de una legislación comunitaria directamente aplicable, de un cierto margen de discrecionalidad. Por razones de eficacia en los controles, pueden desear razonablemente imponer un plazo más corto cuando el usuario del vehículo resida en el país, pero dicho plazo no debe ser tan corto que su observancia sea imposible en la práctica o indebidamente gravosa, teniendo en cuenta todos los trámites que deben realizarse.

La exigencia de residencia o establecimiento

- Existencia de una restricción

53. No parece discutirse que la exigencia de que un vehículo utilizado en Austria por una persona establecida en dicho país sea matriculado también a nombre de dicha persona dificulta o hace menos interesante para las empresas de arrendamiento financiero de vehículos de fuera de Austria prestar sus servicios en este país.

54. Una exigencia como ésta implica o bien que el arrendador debe tener un establecimiento en Austria, o bien que debe permitir al arrendatario (o a otra persona establecida en Austria) matricular el vehículo a su propio nombre. La primera alternativa constituye una restricción reconocida de la libre prestación de servicios, en la medida en que exige esfuerzos y gastos, mientras que la segunda supone renunciar a algunas de las prerrogativas que normalmente espera mantener el arrendador como propietario del vehículo.

- Justificación

55. La matriculación presupone que exista una persona a cuyo nombre se matricule el vehículo. Interesa a todas las partes que ese nombre sea el de la persona responsable del vehículo, lo que garantiza el máximo grado de control tanto para dicha persona como para las autoridades. Sin embargo, cuando un vehículo se arrienda por un período relativamente largo, la responsabilidad se comparte de forma duradera entre el arrendador y el arrendatario. De la información aportada por la Comisión en respuesta a una petición del Tribunal de Justicia se desprende que las soluciones adoptadas en diferentes Estados miembros varían entre unos casos y otros. Aparentemente, la matriculación del vehículo a los dos nombres sería la que mejor serviría a los

intereses de todas las partes, pero si se excluyera por completo la matriculación a nombre del propietario del vehículo muy bien podría suponer un menoscabo de los derechos de éste.

56. Las disposiciones austriacas no parecen impedir la matriculación a nombre del arrendador, pero en ese caso le obligan a tener un establecimiento en Austria. El Gobierno austriaco señala que, cuando se cometen infracciones de tráfico, a menudo puede ser necesario exigir a la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo que proporcione información sobre la identidad del conductor en un momento determinado. Esa información sería difícil de obtener si la persona de que se trata estuviera establecida en otro Estado miembro. La Comisión considera que sería suficiente, y no obstaculizaría la libre prestación de servicios por parte del arrendador, que el vehículo se matriculara a su nombre con una indicación de los datos personales del arrendatario y la obligación (solidaria) de este último de cumplir todas las obligaciones derivadas de la matriculación y el uso del vehículo.

57. La alegación del Gobierno austriaco es razonable. Si un vehículo establecido en Austria y utilizado por una persona establecida en dicho país sólo estuviera registrado a nombre de la empresa arrendadora establecida a cientos e incluso miles de kilómetros de distancia, sería extremadamente difícil mantener un control adecuado. Por otro lado, también la preocupación de la Comisión por los derechos del propietario está justificada. Si el único modo para el arrendador de proteger dichos derechos consiste en que el vehículo esté matriculado a su propio nombre, está claro que la exigencia de residencia o de establecimiento en Austria va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido.

58. Sin embargo, es posible que el Tribunal de Justicia no haya sido plenamente informado de los pormenores de la normativa austriaca, y que la decisión final sobre su proporcionalidad deba dejarse al órgano jurisdiccional nacional, que está mejor situado para efectuar la apreciación. En el caso de que sea posible la matriculación conjunta a nombre tanto de una parte residente en Austria (el arrendatario) como de una no residente (el arrendador), en el caso de que existan registros de propiedad y de posesión separados, o en el caso de que exista algún otro medio adecuado para registrar y proteger los derechos del arrendador como propietario, entonces la exigencia de residencia no sería desproporcionada, sino que, de hecho, ni siquiera parecería dificultar la libre prestación de servicios. Pero si no existen dichas posibilidades, considero que tal exigencia va más allá de lo necesario y, por ende, constituye una restricción prohibida de la libre prestación de servicios.

Las exigencias de seguro

- Existencia de una restricción

59. En el caso de que un vehículo arrendado a una persona establecida en Austria que lo utiliza en este país deba ser asegurado en una compañía de seguros autorizada para ejercer su actividad en Austria, ¿constituye esto una restricción de la libre prestación de servicios en Austria de las empresas de arrendamiento financiero de vehículos establecidas en otros países?

60. Parece claro que una norma como ésta interfiere, al menos potencialmente, con la libertad de las empresas de arrendamiento financiero de vehículos, que pueden tener acuerdos preferenciales con compañías de seguros establecidas fuera de Austria, para arrendar vehículos a clientes establecidos en dicho país, puesto que puede obligarlas a celebrar contratos menos favorables y, en cualquier caso, restringe su libertad para elegir compañía de seguros. Sin embargo, se trata de una cuestión que gira asimismo en torno a lo que se entiende por compañía de seguros autorizada para ejercer su actividad en Austria, una cuestión que examinaré al considerar la posibilidad de que esta exigencia esté justificada.

61. El que la exigencia sea restrictiva en un caso concreto cualquiera también dependerá de los términos del contrato de arrendamiento financiero, por ejemplo de si el seguro es responsabilidad

del arrendador o del arrendatario. En el presente caso, parece que el automóvil había sido asegurado por ASL en una compañía de seguros alemana, incluyéndose en el alquiler facturado a Cura Anlagen una cantidad mensual específica al efecto, y que esto es algo habitual en el caso del arrendamiento financiero «todo incluido». Es posible que no sea así en el caso de todos los arrendamientos financieros a largo plazo (aunque es probable que sea así en el caso de cualquier arrendamiento a corto plazo), pero el hecho de que en algunos casos tal vez no tenga ninguna incidencia real en la actividad del arrendador no afectaría al carácter restrictivo de dicha exigencia en principio. Como mínimo, siempre restringirá su libertad para elegir la manera de asegurar sus vehículos.

- Justificación

62. La eventual justificación de una restricción como la que acaba de describirse debe examinarse a la luz de las Directivas comunitarias que regulan, de un modo bastante detallado, la prestación de seguros, y concretamente de seguros de vehículos de motor, teniendo presente que el cumplimiento de la obligación de asegurar cualquier vehículo que circule por las carreteras debe ser controlada y aplicada por las autoridades del Estado miembro en el que dicho vehículo esté matriculado.

63. Tal como señala la Comisión, la respuesta depende en buena parte del significado de la expresión «por una entidad aseguradora autorizada para ofrecer ese tipo de seguro en Austria» («mit einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer»).

64. Si significa que el asegurador debe tener su domicilio social en Austria y una «autorización administrativa» («behördlichen Zulassung») en dicho país, como su Estado miembro de origen en el sentido de las Directivas relativas a los seguros distintos de los seguros de vida, se trata claramente de una restricción injustificable. Sin embargo, si la exigencia consiste únicamente en que el asegurador debe estar autorizado con arreglo a dichas Directivas para prestar servicios en Austria, dicha restricción, aunque siguiera existiendo de hecho, parecería justificable.

65. El artículo 7, apartado 1, de la Directiva 73/239, modificado, dispone lo siguiente: «La autorización será válida en toda la Comunidad. Permitirá a la empresa ejercer en ella actividades, en régimen de derecho de establecimiento o en régimen de libre prestación de servicios.»

66. De conformidad, en particular, con el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, el artículo 1, apartado 1, de la Directiva 84/5/CEE y los artículos 2 y 5, apartado 1, de la Directiva 90/232/CEE, el seguro obligatorio de vehículos de motor de cualquier vehículo establecido en cualquier Estado miembro debe ser válido para toda la Comunidad y garantizar la cobertura exigida por la legislación de cada Estado miembro, y debe ser posible para las personas implicadas en cualquier accidente de circulación por carretera averiguar a la mayor brevedad el nombre de las empresas aseguradoras interesadas.

67. Sin embargo, aunque, en principio, debe ser posible, por tanto, que cualquier asegurador establecido y con autorización administrativa en cualquier Estado miembro preste seguro de vehículo de automóviles en cualquier otro Estado miembro sin tener un establecimiento en él, en el artículo 12 bis de la Directiva 88/357 se establece una reserva importante a este respecto. Con arreglo a dicha disposición, dicha compañía de seguros debe afiliarse y participar en la financiación de la oficina nacional y el fondo nacional de garantía del Estado miembro en el que desee prestar tales servicios, y debe proceder al «nombramiento de un representante que resida o esté establecido en su territorio, que recogerá toda la información necesaria relativa a las reclamaciones y que tendrá poderes suficientes para representar a la empresa ante los terceros perjudicados que presenten reclamaciones, comprendido el pago de tales reclamaciones, y para representarla o, en su caso, velar porque esté representada ante los tribunales y autoridades de dicho Estado miembro por lo que respecta a dichas reclamaciones», sin necesidad de que dicho representante constituya una sucursal, agencia o establecimiento de la compañía de seguros.

68. ASL ha aportado lo que, según asegura, es una lista oficial completa de las compañías de seguros autorizadas para prestar el seguro de que se trata en Austria, que en todos los casos salvo dos, según afirmó en la vista, son empresas que tienen su domicilio social en Austria. Con independencia de que esto último sea cierto o no, el Tribunal de Justicia no tiene suficiente información para determinar si la lista ha sido elaborada con arreglo a las disposiciones comunitarias antes descritas. Ésta es una cuestión que debe determinar el órgano jurisdiccional nacional. Por supuesto, el incumplimiento de dichas normas constituiría ante todo una restricción injustificada de la libre prestación de servicios, pero en las circunstancias del presente caso restringiría asimismo la libre prestación de servicios transfronterizos de arrendamiento financiero de vehículos.

Las exigencias de inspección técnica

- *Existencia de una restricción*

69. En el caso de que un vehículo que vaya a ser arrendado para su uso en Austria ya haya pasado la inspección técnica y medioambiental obligatoria en Alemania, ¿la exigencia de que pase asimismo nuevas pruebas en Austria, constituye una restricción de la libre prestación de servicios transfronterizos de arrendamiento financiero de vehículos?

70. La respuesta parece clara. Existe una restricción, ya que se impone una carga adicional por el hecho de que el vehículo vaya a ser utilizado en un Estado miembro distinto del Estado de origen. En el ámbito análogo de la libre circulación de mercancías, el Tribunal de Justicia consideró, en la sentencia Schloh, que los controles técnicos hacían la matriculación de vehículos importados más difícil y onerosa y revestían, por consiguiente, el carácter de medidas de efecto equivalente a una restricción cuantitativa. Sin embargo, dichos controles podían estar justificados por razones de protección de la salud y de la vida de las personas si eran necesarios para alcanzar tal objetivo y no constituían una discriminación arbitraria ni una restricción encubierta del comercio entre los Estados miembros.

- *Justificación*

71. No puede haber ninguna duda del imperioso interés general en asegurar que los vehículos utilizados en la vía pública sean lo más seguros que sea posible desde el punto de vista técnico y medioambiental. Además, existe una obligación específica de los Estados miembros de llevar a cabo inspecciones técnicas periódicos de todos los vehículos matriculados en ellos con arreglo al artículo 1 de la Directiva 96/96 (aunque el objeto del presente asunto no se refiere a los controles periódicos llevados a cabo tras la matriculación en Austria, sino a la exigencia de un control inicial para poder proceder a dicha matriculación).

72. El contenido mínimo de dichas inspecciones obligatorias se especifica con bastante detalle en el Anexo II de dicha Directiva. En el artículo 3, apartado 1, se establece lo siguiente: «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 la presente Directiva [...]»; y en el artículo 3, apartado 2, se 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 presente Directiva.»

73. Sin embargo, en el artículo 5 se autoriza a los Estados miembros a imponer inspecciones más amplias, más frecuentes o más estrictas que las establecidas como mínimo en la Directiva.

74. Así, cuando un vehículo ha pasado una inspección técnica en un Estado miembro cualquier otro Estado miembro debe reconocer el certificado expedido a ese respecto, pero puede exigir, pese a todo, la realización de nuevas inspecciones no cubiertas por dicho certificado para la matriculación en su territorio.

75. Aunque antecede a la adopción de la Directiva 96/96, la sentencia Schloh también es pertinente en el presente caso. En aquel asunto, el Tribunal declaró que el hecho de que un vehículo hubiera estado en circulación desde su anterior inspección podía justificar que, al ser matriculado en otro Estado miembro, se comprobara que no había sufrido accidentes y que se encontraba en buen estado de mantenimiento, siempre y cuando se exigieran los mismos controles para los vehículos de origen nacional presentados para su matriculación en las mismas circunstancias.

76. Aplicando tales consideraciones al presente caso, se desprende que cuando un vehículo alquilado a una empresa alemana se matricula en Austria debido a que el arrendatario reside en este país, y cuando dicho vehículo ha pasado inspecciones técnicas en Alemania, las autoridades austriacas pueden, sin embargo, tener motivos justificados para imponer nuevos controles: i) para comprobar el cumplimiento de cualquier exigencia establecida para los vehículos matriculados en Austria que no esté cubierta por el anexo II de la Directiva 96/96 o por las inspecciones alemanas y/o ii) para comprobar que el estado del vehículo no se ha deteriorado desde que fue inspeccionado en Alemania si ha estado en circulación durante el período intermedio, y siempre y cuando se imponga la realización de una inspección similar cuando un vehículo previamente inspeccionado en Austria vuelve a ser matriculado en dicho país.

El impuesto sobre el consumo normalizado de carburante

- Existencia de una restricción

77. A primera vista, la percepción de este impuesto podría parecer no discriminatoria, ya que aparentemente se aplica a los servicios de arrendamiento financiero de vehículos prestados dentro de Austria exactamente del mismo modo que a los servicios de arrendamiento financiero de vehículos transfronterizos.

78. Sin embargo, eso no significa, en sí mismo, que el impuesto no obstaculice el comercio transfronterizo; no es necesario que una medida sea discriminatoria para ser contraria al artículo 49 CE. Además, tal como señalan ASL y la Comisión, el hecho de que el impuesto sea percibido bajo la forma de una cuota única significa que una empresa austriaca de arrendamiento financiero podrá arrendar vehículos una y otra vez o venderlos en Austria sin necesidad de volver a pagar el impuesto, mientras que un competidor alemán que no desee utilizar o enajenar sus vehículos de ese modo deberá pagar la misma cuota del impuesto -hasta el 16 % del valor del vehículo-, en su caso, por un período de arrendamiento muy corto. Así pues, el impuesto constituye una carga que probablemente disuadirá a aquellos que no deseen arrendar y/o vender sus vehículos exclusivamente en Austria de ofrecer sus servicios de arrendamiento financiero a través de la frontera austriaca.

- Justificación

79. Los impuestos percibidos sobre los vehículos de motor pueden dividirse en varias categorías. El impuesto sobre el valor añadido (en lo sucesivo, «IVA») se percibe por la venta de un vehículo, o la prestación de un servicio de arrendamiento financiero, en función del lugar donde se produzca la operación y con arreglo a las normas comunitarias contenidas en la Sexta Directiva sobre el IVA. Hay otros impuestos que pueden percibirse con ocasión de la matriculación o puesta en circulación de un vehículo y/o periódicamente por el hecho de seguir estando matriculado o en circulación; dichos impuestos no han sido objeto de una armonización comunitaria, pero deben ser en todo caso no discriminatorios.

80. ASL sostiene que el impuesto sobre el consumo normalizado de carburante constituye un tipo incrementado encubierto del IVA, en contra de lo dispuesto en el artículo 12, apartado 3, letra a), de la Sexta Directiva sobre el IVA, que sólo permite un tipo normal y dos tipos reducidos. El tipo normal del IVA en Austria es del 20 %, y ASL sostiene que el impuesto sobre el consumo normalizado de carburante fue introducido para compensar la eliminación del antiguo tipo incrementado del 32 % que se aplicaba, en particular, a la venta o el arrendamiento financiero de vehículos a motor. Además, el impuesto es un porcentaje del valor del vehículo.

81. Sin embargo, la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional se refiere a la compatibilidad de las exigencias austriacas con las normas comunitarias en materia de libre prestación de servicios. El hecho de que un impuesto no se atenga a las disposiciones de las Directivas sobre el IVA carece, en sí mismo, de pertinencia a efectos de dicha cuestión. Tampoco parece que la cuestión del IVA se suscitara ni siquiera ante el órgano jurisdiccional nacional. En mi opinión, no sería procedente que el Tribunal de Justicia se pronunciara sobre la compatibilidad con las Directivas sobre el IVA de un impuesto aparentemente medioambiental con un elemento ad valorem en su cálculo cuando esa cuestión no se ha planteado en el procedimiento principal y carece de pertinencia para la cuestión objeto de la petición de decisión prejudicial, y cuando los Estados miembros no han tenido la oportunidad de presentar observaciones sobre dicha cuestión.

82. En cualquier caso, aunque la cuota del impuesto varía en función del valor del vehículo, también varía de manera muy significativa dependiendo del consumo normalizado de carburante. Así pues, puede servir para disuadir de la adquisición de vehículos que contaminen el medio ambiente en una medida excesiva, que es el motivo por el cual el Gobierno austriaco asegura que fue establecida. Además, por lo que respecta a los vehículos arrendados, el elemento ad valorem de su cálculo toma como referencia el valor del vehículo y no la cantidad cobrada por la prestación del servicio. Por consiguiente, no puede considerarse como un impuesto sobre el

volumen de negocios sobre dicha prestación a efecto de las Directivas sobre el IVA.

83. El Gobierno austriaco afirma que el objetivo del impuesto sobre el consumo normalizado de carburante consiste en promover prácticas ecológicamente sostenibles en la adquisición de vehículos a motor privados mediante compra o arrendamiento financiero. Hasta ahora, no existe un armonización comunitaria de este tipo de impuestos, pero es indiscutible que contribuyen al objetivo comunitario, establecido en el artículo 2 CE, de promover «un alto nivel de protección y de mejora de la calidad del medio ambiente» y, de hecho, responden a una extendida preocupación pública e internacional a este respecto. En principio, un impuesto como éste está justificado por razones imperiosas de interés general, y además parece adecuado para alcanzar los objetivos que persigue, puesto que un impuesto relativamente elevado, que aumenta en función del consumo nominal de carburante del vehículo, probablemente incentivará la adquisición de vehículos de una mayor eficiencia energética.

84. Sin embargo, tanto ASL como la Comisión llamaron la atención sobre el hecho de que el tipo del impuesto sobre el consumo normalizado de carburante es independiente de la duración del uso o la matriculación del vehículo en Austria. Ahora bien, para una empresa de arrendamiento financiero de vehículos la amortización del impuesto variará considerablemente dependiendo de dicha duración. Así pues, cuando se sabe que un vehículo va a ser matriculado y a circular en Austria únicamente durante un período limitado, debería contemplarse la posibilidad de que el impuesto fuera percibido a prorrata.

85. En principio, estoy de acuerdo con esta opinión, aunque no debería entenderse en el sentido de que implica necesariamente la existencia de un vínculo directo o preciso entre el impuesto sobre el consumo normalizado de carburante y la duración o el alcance de las actividades perjudiciales para el medio ambiente de dicho vehículo en Austria. Lo que se necesita es que la medida no restrinja la libre prestación de servicios yendo más allá de lo necesario para alcanzar su legítimo objetivo. En este caso, el objetivo del impuesto parece ser disuadir de la adquisición o posesión de vehículos con un alto consumo de carburante, y no tanto de su utilización (que podría desincentivarse de una manera más eficaz mediante un impuesto sobre los propios carburantes). Sin embargo, dicho objetivo podría alcanzarse sin discriminar contra las empresas extranjeras de arrendamiento financiero de vehículos imponiéndolo, por ejemplo, bajo la forma de un impuesto periódico por mantener la matriculación del vehículo. Ya sea por esta vía o por otra, para que el impuesto sea justificable debe asegurarse que se percibe de tal modo que no grave en mayor medida los vehículos arrendados en otros Estados miembros que los vehículos arrendados dentro de Austria, teniendo en cuenta la duración del uso de cada vehículo en Austria.

Conclusión

86. En virtud de las consideraciones precedentes, propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a la cuestión planteada por el Handelsgericht Wien en el presente caso:

«Una norma nacional en virtud de la cual un vehículo arrendado para su uso en el territorio del Estado miembro A por una persona establecida en el mismo a un arrendador establecido en el Estado miembro B debe ser matriculado en el Estado miembro A a nombre de la persona establecida en él, aunque constituye una restricción de la libre prestación de servicios garantizada por el artículo 49 CE, está en principio justificada por razones imperiosas de interés general. Sin embargo, dicha exigencia no debe ir acompañada de otras condiciones que restrinjan en mayor medida aun dicha libertad, a no ser que también dichas condiciones estén justificadas por similares razones de interés general y no vayan más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo que persiguen. Entre las condiciones que no están permitidas por tales razones están:

- *la imposición de un plazo para la matriculación que sea tan corto que su observancia sea imposible en la práctica o indebidamente gravosa, teniendo en cuenta todos los trámites que deben realizarse;*
- *la prohibición de la matriculación a nombre del arrendador si éste no tiene su residencia ni un establecimiento en el Estado miembro A, a no ser que los derechos del arrendador como propietario estén adecuadamente protegidos de algún otro modo;*
- *la imposición de una exigencia relativa al seguro del vehículo que sea contraria a las disposiciones que rigen la libre prestación de servicios de seguros dentro de la Comunidad;*
- *la imposición de una exigencia relativa a la realización de una inspección técnica que se limite a repetir las inspecciones ya realizadas en el Estado miembro B, a no ser que dicha inspección se refiera a vehículos que hayan estado en circulación desde la realización de las últimas inspecciones y se aplique asimismo cuando el arrendador esté establecido en el Estado miembro A;*
- *el pago de un impuesto de hasta el 16 % del valor del vehículo, a no ser que se asegure que el impuesto se percibe de tal modo que no grave en mayor medida los vehículos arrendados en el Estado miembro B que los vehículos arrendados dentro del Estado miembro A, teniendo en cuenta la duración del uso de cada vehículo dentro del Estado miembro A.»*