SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 16 de febrero de 1977 *

En el asunto 20/76,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por el Finanzgericht Baden-Würtemberg, Außensenate Stuttgart, destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Schöttle & Söhne OHG, Oberkollwangen,

y

Finanzamt Freudenstadt,

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 95 del Tratado CEE,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres.: H. Kutscher, Presidente; P. Pescatore, Presidente de Sala; J. Mertens de Wilmars, M. Sørensen, A.J. Mackenzie Stuart, A. O'Keeffe y A. Touffait, Jueces;

* Lengua de procedimiento: alemán.

Abogado General: Sr. F. Capotorti;
Secretario: Sr. A. Van Houtte;

dicta la siguiente

Sentencia

(No se transcriben los antecedentes de hecho.)

Fundamentos de Derecho

1 Considerando que, mediante resolución de 17 de diciembre de 1975, recibida en el Tribunal de Justicia el 23 de febrero de 1976, el Finanzgericht Baden-Würtemberg planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, diferentes cuestiones sobre la interpretación del apartado 1 del artículo 95 del Tratado, que prohíbe a los Estados miembros gravar «directa o indirectamente los productos de los demás Estados miembros con tributos internos [...] superiores a los que graven [...] los productos nacionales similares».

2 Considerando que estas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre un importador alemán de grava del territorio francés y el Finanzamt Freudenstadt, relativo a la compatibilidad del impuesto alemán sobre el transporte de mercancías por carretera con el apartado 1 del artículo 95 del Tratado CEE, por cuanto el importador, respecto a transportes plenamente similares, debió pagar el impuesto por el transporte de la mercancía francesa, mientras que pudo efectuar éste sin pagar el impuesto respecto a la mercancía nacional.

3 Considerando que cabe recordar las características esenciales de la Ley alemana sobre el régimen tributario de los transportes de mercancías por carretera.

La normativa nacional

4 Considerando que el citado impuesto formaba parte de un conjunto de medidas adoptadas en 1968 para asegurar la coordinación de los diferentes medios de transporte;

que en este marco, el impuesto sobre el transporte de mercancías por carretera estaba destinado a orientar el transporte a gran distancia hacia el ferrocarril y hacia la navegación interior;

que, en consecuencia, el transporte de mercancías a corta distancia, que no puede ser razonablemente desviado de las carreteras, fue eximido del impuesto;

5 que, con este fin, la Ley en cuestión se refiere a las definiciones de los conceptos de transporte a gran y a corta distancia contenidos en la Ley alemana sobre el transporte de mercancías por carretera, la Güterkraftverkehrsgesetz (Bundesgesetzblatt 1952 I, p. 697);

que, conforme al segundo artículo de esta Ley, es transporte a corta distancia todo transporte de mercancías mediante vehículo automóvil por cuenta ajena en el interior de los límites de un término municipal o de la zona «inmediata»;

que la zona inmediata es el territorio comprendido en un radio de cincuenta kilómetros calculado en línea directa desde el centro del municipio en el que el camión tiene su punto de vinculación y engloba el territorio de todo municipio cuyo centro se encuentra en el interior del perímetro;

que, si un término municipal tiene varios centros, la zona inmediata engloba el territorio comprendido en un radio de cincuenta kilómetros a partir de cada centro, con lo que, en consecuencia, los territorios de las zonas inmediatas pueden ser de diferentes dimensiones;

6 que se considera que un vehículo automóvil matriculado en el extranjero tiene su punto de vinculación en el municipio fronterizo por el que entre al atravesar la frontera alemana [artículo 6, b) de la Güterkraftverkehrsgestz modificado por la Viertes Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetz, Bundesgesetzblatt I, p. 1157];

7 que constituye un transporte de mercancías a gran distancia todo transporte de mercancías por vehículo automóvil en el exterior de la zona inmediata, o que sale de una zona inmediata;

8 que debe señalarse que el impuesto está calculado en función del peso de la mercancía y de la distancia recorrida, entendiéndose que, en el caso del transporte por cuenta propia, existe una progresión de los tipos del impuesto.

9 Considerando que la citada Ley prevé que están sometidos al impuesto el transporte de mercancías a gran distancia, así como el transporte internacional a corta distancia;

que, por el contrario, están exentos del impuesto los transportes internacionales que comiencen o que terminen en el interior de la zona inmediata del municipio fronterizo;

que, de esta forma, el trato del transporte internacional es idéntico al del transporte interior realizado mediante un camión cuyo punto de vinculación sea el municipio fronterizo.

10 Considerando que de los autos resulta que la percepción del impuesto sobre el transporte internacional a corta distancia podía, en ciertas circunstancias bien concretas, obstaculizar el comercio intracomunitario, por cuanto, para un transporte en el interior de la zona inmediata mediante un camión nacional, el impuesto era percibido únicamente si se atravesaba la frontera alemana.

Sobre la primera cuestión

11 Considerando que por la primera cuestión se pregunta si:

«¿Constituye un tributo que grava los productos, en el sentido del artículo 95 del Tratado CEE, un impuesto percibido sobre los transportes de mercancías por carretera, en función de la distancia recorrida en el territorio nacional?»

12 Considerando que el apartado 1 del artículo 95 prevé que ningún Estado miembro gravará directa o indirectamente los productos de los demás Estados miembros mediante tributos internos, cualquiera que sea su naturaleza,

superiores a los que graven directa o indirectamente los productos nacionales similares;

que el artículo 95 tiene por objeto prohibir las restricciones encubiertas a la libre circulación de mercancías que puedan derivar de las disposiciones fiscales de un Estado miembro;

13 que, teniendo en cuenta el sistema y los objetivos de la mencionada disposición, el concepto de tributo que grave un producto debe interpretarse en sentido amplio;

14 que tales restricciones pueden resultar de un impuesto que compense en realidad los impuestos que recaen sobre la empresa y no, sobre los productos en cuanto tales;

que este problema no se plantea cuando se trata de gravar en el mismo momento el producto nacional y el importado en función de una actividad determinada, por ejemplo, la utilización de las carreteras nacionales;

15 que, sin embargo, tal impuesto, al repercutir inmediatamente sobre el coste del producto nacional e importado, debe aplicarse en virtud del artículo 95, de una manera no discriminatoria sobre los productos importados;

16 que, por lo tanto, hay que responder al órgano jurisdiccional nacional que por tributo «que grava indirectamente los productos», en el sentido del artículo 95 del Tratado CEE, debe igualmente entenderse un impuesto sobre los transportes internacionales de mercancías por carretera determinado en función de la distancia recorrida en el territorio nacional y del peso de la mercancía transportada.

Sobre las cuestiones segunda, tercera y cuarta

17 Considerando que mediante la segunda, tercera y cuarta cuestiones se solicita al Tribunal de Justicia que interprete la prohibición de gravar los productos extranjeros con tributos superiores a los que gravan la producción nacional, teniendo en cuenta las siguientes circunstancias:

1) la posibilidad de diferencia de trato del producto importado no puede, en todo caso, producirse más que si este producto es enviado mas allá de una zona territorial, de aproximadamente, 50 kilómetros de longitud que se extienda paralela a la frontera a una distancia de 50 kilómetros de ésta;

2) el impuesto en cuestión grava de la misma forma no sólo los transportes de productos extranjeros hacia el territorio nacional, sino también el transporte de productos nacionales al extranjero;

3) el objetivo perseguido por este tributo corresponde al ámbito de la política de transportes y el efecto discriminatorio no habría podido ser evitado más que a costa de un importante incremento de los gastos administrativos y, además, sólo se manifestó de 1969 a 1971.

18 Considerando la conveniencia de responder conjuntamente a estas cuestiones;

19 que el artículo 95 debe asegurar que la aplicación de tributos internos no conduce a gravar en un Estado miembro los productos procedentes de otros Estados miembros con tributos superiores a los que recaen sobre los productos nacionales similares en el mercado nacional;

que, por tanto, es irrelevante que el impuesto se perciba igualmente en las mismas condiciones respecto a los productos nacionales que son exportados y a los productos importados.

20 Considerando que se infringe el apartado 1 del artículo 95 cuando el tributo que grava el producto importado y aquel que grava el producto nacional similar se calculan de forma diferente y siguiendo modalidades diferentes, conduciendo, aunque sólo sea en algunos casos, a someter a un tributo superior al producto importado;

21 que existe una tributación superior del producto importado cuando las condiciones en las que el transportista está sujeto al impuesto son diferentes para los transportes internacionales y para los puramente nacionales, de suerte que, en situaciones comparables, el producto que circula en el interior del Estado no está sujeto al impuesto, mientras que sí lo está el producto importado;

que, en efecto, para comparar, a efectos de la aplicación del artículo 95, el impuesto sobre el producto que circula en el interior con el impuesto sobre el producto importado, debe tenerse en cuenta no solamente la base imponible del impuesto, sino, igualmente, las ventajas o exenciones de las que uno y otro se benefician;

que, para que exista una tributación superior del producto importado, basta con que, en circunstancias determinadas, el producto nacional pueda —con el mismo recorrido en el Estado miembro— ser transportado sin estar sujeto al impuesto, mientras que el producto importado está sujeto al impuesto por la sola razón de haber cruzado la frontera;

que, a estos efectos, corresponde al órgano jurisdiccional nacional comparar en determinados casos las situaciones que pueden producirse.

22 Considerando que los datos aportados por el órgano jurisdiccional nacional demuestran que, algunas veces, de la aplicación de requisitos diferentes al recaudar el impuesto en los transportes internacionales y en los nacionales, puede resultar un obstáculo real a la libre circulación de mercancías;

que el carácter menor e incidental del obstáculo creado por un impuesto nacional y el hecho de que tal obstáculo no pudiera evitarse en la práctica, más que suprimiendo el impuesto, no son suficientes para evitar la aplicación del artículo 95 del Tratado CEE;

que el Título IV de la Segunda Parte del Tratado CEE relativo a la política común de transportes ofrece a los Estados miembros la posibilidad de resolver los problemas de la competencia entre los modos de transporte sin perjudicar, por ello, la libre circulación de mercancías;

que la inexistencia de tal política no puede justificar una excepción del artículo 95 del Tratado CEE.

Costas

23 Considerando que los gastos efectuados por el Gobierno de la República Federal de Alemania y por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han

presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso;

que, 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.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Finanzgericht Baden-Würtemberg mediante resolución de 17 de diciembre de 1975, declara:

1) **Por tributo «que grava indirectamente los productos», en el sentido del artículo 95 del Tratado CEE, debe entenderse igualmente un impuesto sobre los transportes internacionales de mercancías por carretera, determinado en función de la distancia recorrida en el territorio nacional y del peso de la mercancía transportada.**

2) **Puesto que el artículo 95 debe asegurar que la aplicación de tributos internos no conduce a gravar en un Estado miembro productos procedentes de otros Estados miembros con tributos superiores a los que recaen sobre los productos nacionales similares en el mercado nacional, carece de importancia que el impuesto se perciba igualmente en las mismas condiciones respecto a los productos nacionales que son exportados y a los productos importados.**

3) **Para comparar, a efectos de la aplicación del artículo 95, el impuesto sobre el producto que circula en el interior con el impuesto sobre el producto importado, debe tenerse en cuenta no solamente la base imponible del impuesto, sino, igualmente, las ventajas o exenciones de las que uno y otro se benefician.**

4) El carácter menor e incidental del obstáculo creado por un impuesto nacional y el hecho de que éste no pueda evitarse en la práctica más que suprimiendo el impuesto no son suficientes para evitar la aplicación del artículo 95 del Tratado CEE.

Kutscher Pescatore Mertens de Wilmars

Sørensen Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 16 de febrero de 1977.

El Secretario
A. Van Houtte

El Presidente
H. Kutscher