SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 9 de mayo de 1985 *

En el asunto 112/84,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por el tribunal de grande instance de Belfort, destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Michel Humblot

y

Directeur des services fiscaux,

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

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres.: G. Bosco, Presidente de Sala, en funciones de Presidente; P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot y R. Joliet, Jueces;

* Lengua de procedimiento: francés.

Abogado General: Sr. Verloren van Themaat;
Secretaria: Sra. D. Louterman, administradora;

consideradas las observaciones presentadas:

– En nombre de la parte demandante, por Me Y. Canus, Abogado de Mulhouse;

– en nombre del Gobierno francés, por el Sr. Ph. Pouzoulet, en calidad de Agente;

– en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. G. Berardis, en calidad de Agente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de marzo de 1985;

dicta la siguiente

Sentencia

(No se transcriben los antecedentes de hecho.)

Fundamentos de Derecho

1 Mediante resolución de 17 de abril de 1984, recibida en el Tribunal de Justicia de 26 de abril de 1984, el tribunal de grande instance de Belfort planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, una cuestión prejudicial relativa a la interpretación del artículo 95 del Tratado CEE.

2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un litigio ente el Sr. Humblot y el Director General de Impuestos sobre una solicitud de devolución del impuesto especial que grava determinados vehículos y que el Sr. Humblot había pagado.

3 De los autos se deduce que en Francia existen dos tipos de impuestos anuales sobre vehículos de motor: por una parte, un impuesto diferencial que grava los automóviles cuya potencia fiscal es inferior o igual a 16 CV y, por otra parte, un impuesto especial sobre los vehículos de potencia fiscal superior a 16 CV. Mientras que la cuantía del impuesto diferencial aumenta progresivamente y de manera continua, en función de la potencia fiscal de los vehículos, el impuesto especial tiene una cuantía única y, claramente, más elevada.

4 En 1981, el Sr. Humblot adquirió la propiedad de un automóvil de 36 CV de potencia fiscal. Para poner en circulación este vehículo, el Sr. Humblot hubo de pagar el impuesto especial, cuya cuantía era en aquel momento de 5.000 FF. Tras pagar esta cantidad, el Sr. Humblot presentó una reclamación ante la Administración Tributaria con el fin de obtener la devolución de la diferencia entre esta cantidad y el importe más elevado del impuesto diferencial, que entonces era de 1.100 FF.

5 Al haberle sido denegada su reclamación, el Sr. Humblot demandó al Director General de Impuestos ante el tribunal de grande instance de Belfort. En apoyo de su demanda, el demandante alegó que la percepción especial era contraria a los artículos 30 y 95 del Tratado.

6 Esta argumentación condujo al tribunal de grande instance de Belfort a plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión:

«El artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, en relación, en su caso, con cualquier otra disposición de este Tratado y/o con cualquier principio fundamental del mismo, ¿debe interpretarse en el sentido de que prohíbe –y si es así, en qué condiciones– que un Estado miembro grave con un impuesto específico los productos de otro Estado miembro que aquél no fabrica, pero que podrían ser similares o competir con sus propios productos, en el sentido de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia? Concretamente, ¿el artículo 95 del Tratado permite que un Estado miembro exija impuestos específicos, tales como el impuesto especial instituido en Francia sobre los vehículos de más de 16 CV, siendo que en dicho país, al contrario de determinados países de la Comunidad, no se fabrican tales vehículos?»

7 De las actuaciones se desprende que, mediante la anterior cuestión, se pretende, fundamentalmente, saber si el artículo 95 prohíbe someter a los automóviles que excedan de una determinada potencia fiscal a un impuesto especial fijo, cuya cuantía es varias veces superior al importe más elevado del impuesto progresivo que debe pagarse sobre automóviles que no llegan a dicha potencia fiscal, cuando los únicos automóviles que resultan gravados por el impuesto especial son automóviles importados, especialmente de otros Estados miembros.

8 En las observaciones que presentó ante el Tribunal de Justicia, el Sr. Humblot hizo hincapié en el hecho de que el impuesto especial sólo afectaba a vehículos importados, ya que no existe ningún automóvil francés cuya potencia fiscal sea superior a 16 CV. Ahora bien, para el Sr. Humblot, los vehículos de potencia fiscal igual o inferior a 16 CV y aquellos de potencia fiscal superior a 16 CV son perfectamente equiparables por lo que a prestaciones, precio o consumo de energía se refiere. Por ello, al gravar únicamente los vehículos importados con un impuesto especial cuya cuantía es muy superior a las del impuesto diferencial, el Estado francés ha creado una discriminación contraria al artículo 95 del Tratado.

9 El Gobierno francés, por su parte, considera que ni el párrafo primero ni el párrafo segundo del artículo 95 se oponen a que se aplique el impuesto especial. En efecto, éste únicamente se exige para los vehículos de lujo, que no son similares, en el sentido del párrafo primero del artículo 95 del Tratado, a los automóviles sobre los que se cobra el impuesto diferencial. Por otro lado, el Gobierno francés admite que determinados vehículos de potencia fiscal igual o inferior a 16 CV y otros de potencia superior a 16 CV entran dentro de los aspectos de la competencia a los que se refiere el párrafo segundo del artículo 95 del Tratado. En todo caso, el impuesto especial no es contrario a este último texto, ya que no se ha demostrado que tenga un efecto protector de la producción nacional. En efecto, nada prueba que el consumidor que, llegado el caso, haya desistido de adquirir un vehículo de más de 16 CV, compre un vehículo de 16 CV o menos de fabricación francesa.

10 La Comisión considera que el impuesto especial es contrario al párrafo primero del artículo 95 del Tratado. En efecto, todos los automóviles, con independencia de su potencia fiscal, son semejantes conforme a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. En este caso, ya no es posible que un

Estado miembro cree una discriminación entre vehículos importados y vehículos nacionales. La única excepción la constituye el caso de que un Estado miembro grave de forma diferente determinados productos, incluso idénticos, utilizando criterios neutros que respondan a objetivos de política compatibles con el Tratado, sin crear discriminación alguna entre productos nacionales e importados. Ahora bien, en el presente caso, el criterio de la potencia fiscal elegido por Francia no se adapta a un objetivo de política económica, como podría ser gravar en forma más severa productos de lujo o vehículos con un elevado consumo de energía. Por ello, el impuesto especial, que es casi cinco veces superior al importe más elevado del impuesto diferencial, y que solamente grava los vehículos importados, sin perseguir un objetivo de política económica compatible con el Tratado, es contrario al párrafo primero del artículo 95 del Tratado.

11 Por último, el Gobierno del Reino Unido considera que los vehículos de más de 16 CV están en relación de competencia con determinados vehículos de potencia fiscal inferior. Por lo tanto, el impuesto especial es contrario al párrafo primero del artículo 95, puesto que su elevada cuantía disuade al consumidor de comprar un automóvil importado, en beneficio de los vehículos franceses de gama alta.

12 Es preciso señalar, en primer lugar, que, en el estado actual del Derecho comunitario, los Estados miembros siguen teniendo libertad para someter productos tales como los automóviles a un sistema de impuesto de circulación cuya cuantía aumente progresivamente en función de un criterio objetivo, como lo es el de la potencia fiscal, que se puede determinar según diferentes modalidades.

13 No obstante, un sistema de imposición interna de este tipo únicamente está justificado en relación con el artículo 95 en la medida en que esté exento de cualquier efecto discriminatorio o proteccionista.

14 No es éste el caso de un sistema como el impugnado en el litigio principal. Este sistema establece dos impuestos distintos, uno diferencial –cuya cuantía aumenta progresivamente– para automóviles que no alcanzan una determinada potencia fiscal, y otro para aquellos que exceden de ésta, cuya cuantía es fija y casi cinco veces más elevada que la cuantía máxima del impuesto diferencial. Aun cuando no establezca una distinción formal según el origen de los

productos, semejante sistema presenta claramente rasgos discriminatorios o proteccionistas contrarios al artículo 95. En efecto, la potencia fiscal que determina la aplicabilidad del impuesto especial se ha fijado en un nivel tal, que sólo están sometidos al mismo los automóviles importados, especialmente de otros Estados miembros, mientras que todos los automóviles de fabricación nacional se benefician del régimen del impuesto diferencial, claramente más ventajoso.

15 Si no intervinieran consideraciones relativas a la cuantía del impuesto especial, los consumidores interesados en automóviles equiparables en cuanto a, principalmente, dimensiones, confort, potencial real, gastos de mantenimiento, duración, consumo y precio podrían, naturalmente, elegir entre automóviles que se sitúan por debajo del límite crítico de potencia fiscal fijado por la ley francesa, y automóviles por encima de dicho límite. Sin embargo, la exigencia del impuesto especial entraña un aumento en la imposición que es mucho más importante que el que resultaría del paso de una categoría de automóviles a otra en un sistema de imposición progresiva que implique diferencias equilibradas, como el que corresponde al impuesto diferencial. Esta carga suplementaria puede neutralizar las ventajas que, de cara a los consumidores, podrían tener determinados automóviles importados de otros Estados miembros respecto a los automóviles de fabricación nacional equiparables, tanto más, por cuanto que dicha carga se repite durante varios años. En este sentido, el impuesto especial reduce la competencia a la que se someten estos últimos automóviles y es, por ello, contrario al principio de neutralidad que debe presidir la imposición interna.

16 Teniendo en cuenta las consideraciones procedentes, procede responder a la cuestión del órgano jurisdiccional nacional indicando que el artículo 95 del Tratado prohíbe gravar los vehículos que excedan de una determinada potencia fiscal con un impuesto especial fijo, cuya cuantía es varias veces el importe más elevado del impuesto progresivo que se debe pagar por los automóviles que no alcanzan dicha potencia fiscal, cuando los únicos automóviles que resultan gravados por tal impuesto especial son automóviles importados, especialmente de otros Estados miembros.

Costas

17 Los gastos efectuados por el Gobierno francés, por el Reino Unido y por la Comisión de las Comunidades Europeas, 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.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

pronunciándose sobre la cuestión planteada por el tribunal de grande instance de Belfort mediante resolución de 17 de abril de 1984, declara:

El artículo 95 del Tratado CEE prohíbe gravar los vehículos que excedan de una determinada potencia fiscal con un impuesto especial fijo, cuya cuantía es varias veces el importe más elevado del impuesto progresivo que se debe pagar por los automóviles que no alcanzan dicha potencia fiscal,

cuando los únicos automóviles que resultan gravados por tal impuesto especial son automóviles importados, especialmente de otros Estados miembros.

Bosco Pescatore Koopmans

Everling Bahlmann Galmot Joliet

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 9 de mayo de 1985.

El Secretario
P. Heim

El Presidente en funciones
G. Bosco
Presidente de la Sala Primera