CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. JEAN MISCHO
presentadas el 18 de septiembre de 1990 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

1. Con arreglo al artículo 1 del texto refundido de la Ley danesa nº 13 de 16 de enero de 1985, relativa a los derechos de matrícula de vehículos automóviles, se recauda un derecho sobre los vehículos automóviles en el momento de su primera matrícula en Dinamarca.

2. La cuantía del derecho está en función de la base imponible del vehículo. El derecho es del 105 % para los coches particulares sobre la parte de su valor que llegue hasta 19.750 DKR y del 180 % sobre el resto (artículo 4). La base imponible de un vehículo nuevo es el precio corriente, incluyendo el IVA, al que se vende al usuario en Dinamarca en la fecha de la matrícula (artículo 8).

3. Cuando se revende un vehículo anteriormente matriculado en Dinamarca no se vuelve a recaudar el impuesto. Por el contrario, en caso de importación de un vehículo usado, se exige el impuesto. En este caso la base imponible es igual al precio inicial del vehículo nuevo o bien, si el vehículo tiene más de seis meses, un 90 % de dicho precio (artículo 11).

4. La Comisión entiende que esta normativa es contraria al artículo 95 del Tratado CEE. Por lo que se refiere a los coches nuevos, se opone a la cuantía del derecho que, según ella, es tan elevado que pone en cuestión la libre circulación de mercancías en el interior de la Comunidad y se sale del sistema fiscal danés en general. Respecto a los coches de ocasión, se opone al hecho de que el derecho se aplique a una base a tanto alzado que, añade, es por lo general superior al valor real del vehículo.

I. El impuesto sobre los coches nuevos

5. Las partes están de acuerdo en considerar el derecho de matrícula danés como un tributo interno que cae en el campo de aplicación del artículo 95. Recuérdese que, según dicho artículo,

«ningún Estado miembro gravará directa o indirectamente los productos de los demás Estados miembros con tributos internos, cualquiera que sea su naturaleza, *superiores a los que graven* directa o indirectamente *los productos nacionales similares.*

Asimismo, ningún Estado miembro gravará los productos de los demás Estados miembros con tributos internos *que puedan proteger indirectamente otras producciones*».

6. No se discute que en Dinamarca no se fabrican automóviles, es decir, no hay un «producto nacional similar», y tampoco hay otra producción que pueda ser protegida indirectamente por el tributo. De ahí saca el Gobierno danés la conclusión de que los derechos de matrícula

* Lengua original: francés.

«constituyen un tributo interno que no tiene efecto discriminatorio ni proteccionista. Por consiguiente no son contrarios al artículo 95 del Tratado» (conclusión del escrito de contestación a la demanda y de la dúplica).

7. Por su parte, la Comisión [1] tampoco discute que en el caso de autos

«no son aplicables las prohibiciones expresas de dicho artículo (artículo 95) que garantizan el juego normal de la competencia con los productos nacionales».

Por otra parte reconoce, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, [2] que

«en el sistema del Tratado, un mismo tributo no puede estar sujeto simultáneamente al artículo 95 *y* a los artículos 9, 12 y 30» *(traducción provisional).*

De todos modos la Comisión entiende que:

«el artículo 95, igual que el artículo 30 o los artículos 9 y 12 tienen *en todo caso* [3] como finalidad asegurar la libre circulación de mercancías en el interior de la Comunidad».

Por consiguiente,

«los principios fundamentales del Tratado [...] deben [...] orientar la interpretación del artículo 95, incluso cuando las expresas prohibiciones de dicho artículo [...] no sean aplicables».

8. Es verdad que el Tribunal de Justicia ha declarado en su sentencia de 5 de mayo de 1982, Schul I, apartado 33 (15/81, Rec. 1982, pp. 1409, 1431), y recordado en su sentencia de 25 de febrero de 1988, Rainer Drexl, apartado 24 (299/86, Rec. 1988, pp. 1213, 1235), que

«la interpretación del artículo 95 debe tener en cuenta las finalidades del Tratado, recogidas en los artículos 2 y 3, entre las cuales figura, en primer lugar, el establecimiento del mercado común, en el que se eliminen todos los obstáculos a los intercambios para conseguir la fusión de los mercados nacionales en un mercado único que se aproxime lo más posible a un verdadero mercado interior».

9. En la jurisprudencia del Tribunal de Justicia no se encuentra sin embargo más que un solo asunto en el que se haya discutido la cuantía del tipo de un tributo interior que sólo gravaba los productos importados, al no existir productos nacionales similares o concurrentes. Se trata del asunto Stier (sentencia de 4 de abril de 1968, 31/67, Rec. 1968, pp. 348, 356) en la cual el Tribunal de Justicia declaró que:

«— El artículo 95 no prohíbe a los Estados miembros gravar los productos importados con un tributo interior cuando no haya un producto nacional similar u otras producciones nacionales que puedan ser protegidas.

— No le estaría sin embargo permitido gravar productos que, por no haber una

1 — Las citas que siguen se han tomado de la página 14 del texto francés de la réplica de la Comisión.

2 — Véase sentencia de 22 de marzo de 1977, Steinike (78/76, Rec. 1977, pp. 595, 614), y sentencia de 4 de abril de 1968, Fink-Frucht GmbH/HZA München Landsbergerstraße (27/67, Rec. 1968, pp. 327, 341).

3 — En cursiva en el original.

producción interior comparable, se librarían de la aplicación de las prohibiciones del artículo 95, mediante derechos de un importe tal que pusieran en cuestión la libre circulación de mercancías en el interior del mercado común por lo que se refiere a dichos productos.

— Sin embargo no puede presumirse semejante ataque a la libre circulación de mercancías cuando el tipo impositivo se encuadre en el marco general del sistema fiscal nacional del cual forma parte integrante el derecho que se discute» *(traducción provisional).*

10. No es menester detenerse sobre el primero de estos tres puntos, que la sentencia desarrolla más en detalle, puesto que la Comisión no discute, en principio, el derecho de Dinamarca a imponer tributos sobre los vehículos automóviles.

11. Según el apartado 2 de la sentencia Stier, el Tribunal de Justicia no considera admisibles los

«derechos de un importe tal que pusieran en cuestión la libre circulación de mercancías en el interior del mercado común por lo que se refiere a dichos productos» *(traducción provisional).*

12. Se puede verdaderamente deducir de esta cita que un tributo interno de tal cuantía que hiciera imposible de hecho toda importación caería bajo la prohibición del artículo 95. Sin embargo no hay apenas riesgo de que se produzcan tales casos porque los impuestos indirectos tienen por objeto alimentar los presupuestos del Estado; ningún país tiene pues interés en fijar dichos impuestos a un nivel prohibitivo. El Agente del Gobierno danés ha señalado por otra parte durante la vista, sin que se opusiera el Agente de la Comisión, que el derecho de matrícula produce un rendimiento medio de 10.000 millones de DKR al año, o sea, alrededor del 4 % del conjunto de los ingresos del Estado. Está claro por tanto que no tiene carácter prohibitivo.

13. Queda por ver si la libre circulación de vehículos automóviles se debe considerar puesta en cuestión por unos derechos que, como los daneses, no hacen imposibles las importaciones, pero sin embargo ejercen sobre ellas un cierto efecto restrictivo. El sistema danés de tributación llega efectivamente, a partir de un determinado nivel, a triplicar el coste de un coche en relación con su precio sin impuestos. Por el mismo gasto con el que una familia danesa sólo puede comprar un coche, una familia que residiera en algunos otros Estados miembros se podría comprar dos o incluso un tercero más pequeño. Existen pues importaciones potenciales que no se realizan por la cuantía del impuesto danés.

14. Además, la Comisión presenta cuadros según los cuales la densidad de automóviles es más débil en Dinamarca que en otros Estados miembros que tienen una renta por habitante comparable.

15. Por otra parte, sin embargo, el parque automovilístico danés es numeroso, en cifras absolutas, y todos los coches son importados. En estas circunstancias, declarar que están en peligro las importaciones a Dinamarca equivaldría a sostener la tesis de que el artículo 95 tiene por objeto no sólo asegurar la eliminación de cualquier efecto discriminatorio o protector de los impuestos indirectos sino también garantizar que las importaciones alcancen el nivel más alto po-

sible, teniendo en cuenta el poder de compra disponible en los distintos Estados miembros. Ello significaría también que la «optimización» de los flujos de mercancías debería imponerse sobre cualquier otra consideración, por ejemplo la redistribución de la renta o la protección del medio ambiente.

16. Si esta tesis fuera exacta, los impuestos interiores no deberían superar en ninguna parte el coste marginal que el consumidor está aún dispuesto a soportar sin renunciar a la compra del bien deseado; en este caso se trataría, según la renta de las personas, del primer, del segundo o del tercer coche.

17. Pero si fuera posible deducir del artículo 95 del Tratado la obligación que recae sobre los Estados miembros de no hacer nada que pueda impedir a las importaciones alcanzar su «óptimo económico», la misma regla debiera aplicarse también en el caso de que existiera una producción nacional del mismo bien.

18. Ahora bien, cuando existe una producción nacional, lo único que prohíbe el artículo 95 es gravar los bienes importados más severamente que los bienes similares producidos en el país. Desde el momento en que el impuesto no es discriminatorio, su cuantía no puede ser objeto de discusión. Añádase que, si en Dinamarca existiera una producción de automóviles gravada por los actuales impuestos, las importaciones serían aún más reducidas, porque los usuarios tendrían la alternativa de comprar a los fabricantes nacionales.

19. Todo ello demuestra, a mi parecer, que los autores del Tratado no han concebido el artículo 95 como un instrumento destinado a garantizar que los intercambios de mercancías sean tan elevados como sea posible.

20. Quisiera recordar también que, en su sentencia de 14 de enero de 1981, Chemial Farmaceutici contra Daf (140/79, Rec. 1981, pp. 1, 15), este Tribunal de Justicia admitió expresamente un tipo impositivo que impedía prácticamente en Italia cualquier importación de alcohol sintético procedente de otros Estados miembros con base en el hecho de que el Estado miembro, mediante dicho tipo impositivo, perseguía un objetivo de política económica compatible con las exigencias del Tratado y porque dicho tipo tenía un efecto económico equivalente en el territorio nacional, ya que también obstaculizaba a la industria italiana para que iniciara la producción rentable del mismo producto.

21. Por otra parte, en la sentencia de 5 de abril de 1990, Comisión contra República Helénica (132/88, Rec. 1990, p. I-1567), este Tribunal de Justicia hubo de pronunciarse acerca de un sistema de impuestos sobre los automóviles muy riguroso, [4] que suponía especialmente un aumento muy fuerte del tipo impositivo, un poco por encima del nivel de cilindrada en el cual no había ya producción nacional. Este Tribunal de Justicia se negó a ver en dicho sistema una infracción del artículo 95 porque no se había demostrado que su consecuencia fuera favorecer la venta de automóviles de fabricación nacional, por más que en la práctica impedía la importación de coches de alta cilindrada fabricados en otros Estados miembros.

22. Además, y sobre todo, este Tribunal de Justicia declaró en la misma sentencia que:

«el artículo 95 del Tratado no permite condenar el carácter excesivo del nivel impositivo que los Estados miembros pueden disponer para determinados productos a partir

4 — Coche de 1.000 cm³: 88 %; coche de 1.600 cm³: 166,4 %; coche de 1.800 cm³: 187,2 %; coche de 1.900 cm³: 288,8 %; coche de 2.632 cm³: 400 %.

de consideraciones de política social» (apartado 17) *(traducción provisional)*.

23. Este razonamiento me parece también aplicable al caso de autos, porque el impuesto danés es muy semejante al helénico. Mientras que el impuesto helénico aumenta mucho a partir de un determinado nivel de cilindrada del automóvil, el impuesto danés pasa del 105 % al 180 % respecto a la parte del precio que supera las 19.750 DKR. Por ello es posible entender que persigue la finalidad de redistribuir las rentas, es decir, un objetivo de política social, sobre todo si se tiene en cuenta que en Dinamarca la seguridad social se financia íntegramente con cargo a los impuestos.

24. Por todas estas razones llego a la conclusión de que los impuestos de matrícula daneses sobre coches nuevos no son incompatibles con el artículo 95 del Tratado.

25. En estas circunstancias, creo que no se debe dar demasiada importancia al apartado 3 de la sentencia Stier en la que este Tribunal de Justicia declaró que:

«sin embargo, no puede presumirse semejante ataque a la libre circulación de mercancías cuando el tipo impositivo se encuentre en el marco general del sistema fiscal nacional del cual forma parte integrante el derecho que se discute» *(traducción provisional)*.

Este pasaje significa a mi entender que, en todos los casos en que un impuesto no tiene un nivel sensiblemente más elevado que los impuestos que recaen sobre otros productos del mismo tipo (p. ej., productos alimenticios, bienes de consumo duradero) no debería plantearse el problema de si son compatibles con el artículo 95. Únicamente cuando el impuesto tiene un nivel netamente más elevado que cualquier otro tributo interior del mismo Estado miembro ha de sujetarse a un examen más profundo, que es lo que acabo de hacer con los derechos de matrícula.

26. Con posterioridad a la sentencia Stier, este Tribunal de Justicia ha tenido ocasión de pronunciarse en varias ocasiones respecto a sistemas tributarios diferenciados y ha sentado una jurisprudencia reiterada según la cual

«el Derecho comunitario no restringe, en el actual estado de su evolución, la libertad de que goza cada Estado miembro para establecer un sistema tributario diferenciado para determinados productos en función de criterios objetivos. Tales diferenciaciones son compatibles con el Derecho comunitario si persiguen objetivos de política económica compatibles ellos también con las exigencias del Tratado y del Derecho derivado y sus modalidades son tales que eviten cualquier forma de discriminación, directa o indirecta, de las importaciones procedentes de otros Estados miembros o de protección de productos nacionales en competencia (sentencia de 27 de mayo de 1981, Essevi y Salengo, asuntos acumulados 142/80 y 143/80, Rec. 1981, p. 1431). No puede discutirse, por lo demás, que en el marco de los regímenes armonizados del Impuesto sobre el Valor Añadido, los Estados miembros tienen la facultad de establecer impuestos más gravosos sobre determinados bienes de consumo que se consideran como productos de lujo»[5] *(traducción provisional)*.

27. Por otra parte, este Tribunal de Justicia ha admitido expresamente que los vehículos

5 — Sentencia de 15 de marzo de 1983, Comisión/Italia (319/81, Rec. 1983, pp. 601, 620).

automóviles pueden ser objeto de un sistema impositivo diferente que se añada al IVA. En su sentencia de 13 de julio de 1989, en los asuntos 93/88, Wisselink, y 94/88, Abemij (Rec. 1989, p. 2671), el Tribunal de Justicia no ha condenado, en efecto, «el impuesto extraordinario sobre el consumo aplicado a los vehículos de turismo» que se exige en los Países Bajos aparte del IVA. Aunque dicho impuesto es considerablemente menos elevado que el derecho danés, tiene una estructura análoga a éste (18 % hasta un valor de 10.000 HFL y 27,3 % para el resto).

28. Por último —y sobre todo— en su sentencia de 5 de abril de 1990, Comisión contra República Helénica, ya citada, el Tribunal de Justicia no ha discutido el régimen tributario que se aplica en Grecia en el caso de compra o importación de vehículos automóviles. Dicho régimen, establecido mediante una Ley específica relativa exclusivamente a los impuestos que recaen sobre los automóviles particulares, es completamente distinto de los demás regímenes helénicos de impuestos indirectos. Grava los automóviles particulares con impuestos más elevados que los demás bienes de consumo duraderos. Por otra parte, dichos impuestos son más elevados como media que los derechos daneses de matrícula.

29. En dicha sentencia, este Tribunal de Justicia se ha remitido a un principio que ya estableció por primera vez respecto a un impuesto que se recaudaba cada año (sentencia de 9 de mayo de 1985, Humblot, 112/84, Rec. 1985, p. 1367) y que dice así:

«en el estado actual del Derecho comunitario, los Estados miembros siguen siendo libres para sujetar productos como los automóviles a un sistema de impuestos cuyo importe aumenta progresivamente en función de un criterio objetivo, por ejemplo la cilindrada, a condición sin embargo de que el sistema impositivo no tenga ningún efecto discriminatorio o protector» (apartado 17 de la sentencia de 5 de abril de 1990) *(traducción provisional).*

A mi parecer, este Tribunal de Justicia ha admitido con ello que la escala impositiva de los vehículos estaba «abierta hacia arriba», siempre que concurrieran los requisitos indicados. Ahora bien, aunque los derechos de matrícula daneses no aumentan en función de la cilindrada sino en función del valor del producto y aunque sólo tienen dos niveles, no se pueden abrigar dudas de que se fundan en un criterio objetivo. Por otra parte, como se ha señalado al principio, no tienen ningún efecto discriminatorio ni protector.

30. En estas circunstancias, únicamente puedo proponer a este Tribunal de Justicia que rechace el recurso en cuanto se refiere a los impuestos que recaen sobre los vehículos nuevos.

II. El impuesto sobre los coches de ocasión

31. Por el contrario, en lo que se refiere al impuesto sobre los coches de ocasión, hago mío por entero el parecer de la Comisión según el cual el Reino de Dinamarca infringe el artículo 95 del Tratado «por cuanto el derecho de matrícula de los vehículos de ocasión importados se funda por lo general en una base a tanto alzado superior al valor real del vehículo, con la consecuencia de que los vehículos de ocasión importados se sujetan a mayores tributos que los vehículos automóviles de ocasión vendidos en Dinamarca después de haber sido matriculados previamente en dicho país».

32. Cierto es que el Gobierno danés tiene razón probablemente al afirmar que, por ser

muy elevado el impuesto que grava los automóviles nuevos, el valor de dichos coches se amortiza de forma mucho más lenta en el mercado danés que en países que tienen un impuesto sobre los automóviles de cuantía inferior. De este modo no hay apenas nada que oponer al hecho de que, en países en los que los coches están sujetos únicamente a un IVA del 12 o del 14 %, la parte residual del impuesto en el valor de un coche de ocasión resulta prácticamente insignificante al cabo de dos o tres años, mientras que no cabe imaginar nada parecido en Dinamarca.

33. Pero no es menos verdad que los vehículos comprados nuevos en Dinamarca se devalúan también progresivamente y que la determinación a tanto alzado del valor imponible de los vehículos de ocasión importados al 100 % o al 90 % (si el coche tiene más de seis meses) del precio inicial del coche cuando estaba nuevo conduce a una sobrevaloración manifiesta de dichos vehículos, con la consecuencia de que sobre los mismos recae una carga fiscal que generalmente es superior al valor residual del derecho pagado inicialmente cuando se matriculó el vehículo nuevo, es decir, a la parte de impuesto incorporada todavía al valor del vehículo en el mercado nacional de ocasión.

34. Ahora bien, según la jurisprudencia de este Tribunal de Justicia:

«para la aplicación del artículo 95 del Tratado, hay que tomar en consideración no sólo el tipo impositivo que grava directa o indirectamente los productos nacionales e importados, sino también *la base impositiva* y las modalidades del mismo impuesto» [6] *(traducción provisional).*

y que

«existe infracción del apartado 1 del artículo 95 cuando el tributo que grava el producto importado y el que grava el producto nacional similar se calcula de modo diferente y según modalidades diferentes, con la consecuencia, *aunque sea sólo en determinados casos,* de que pague más impuestos el producto importado» [7] *(traducción provisional).*

35. Por otra parte, para enjuiciar si es compatible un determinado tributo con el párrafo 2 del artículo 95, es preciso comprobar

«si dicho impuesto puede o no influir en el mercado de que se trata disminuyendo el consumo potencial de los productos importados en beneficio de los productos nacionales de la competencia» [8] *(traducción provisional).*

Sin embargo, para aplicar esta disposición no se exige que se aporte prueba estadística de un efecto proteccionista, sino

«basta que se demuestre que un determinado mecanismo fiscal, teniendo en cuenta sus características propias, *puede* dar lugar al efecto proteccionista a que se refiere el Tratado» [9] *(traducción provisional).*

36. En cuanto al argumento fundado en que no puede aplicarse al caso de autos la sentencia de 21 de mayo de 1985, Schul II

6 — Véase sentencia de 22 de marzo de 1977, Ianelli/Meroni, apartado 21 (74/76, Rec. 1977, pp. 557, 578).

7 — Véase sentencia de 16 de febrero de 1977, Schöttle/Finanzamt Freudenstadt, apartado 20 (20/76, Rec. 1977, pp. 247, 260).

8 — Véase sentencia de 9 de julio de 1987, Comisión/Reino de Bélgica, apartado 15 (356/85, Rec. 1987, pp. 3299, 3325).

9 — Véase sentencia de 27 de febrero de 1980, Comisión/Reino Unido, apartado 10 (170/78, Rec. 1980, pp. 417, 433).

(47/84, Rec. 1985, p. 1491), éste no sirve para poner en duda que ha habido efectivamente un incumplimiento. La Comisión no se ha basado en esta sentencia para demostrar el incumplimiento. Se ha referido simplemente el método de cálculo que en la misma recomendó el Tribunal de Justicia para calcular el importe del IVA pagado en el Estado miembro de exportación que sigue incorporado al valor del producto en el momento en que se importó a otro Estado miembro, para dejar en claro la sobreimposición que sufren los vehículos de ocasión importados; como se ha visto, éstos tributan efectivamente sobre una base impositiva fijada a tanto alzado y por lo general superior a su valor real. Por el contrario, si se aplica la fórmula de la sentencia Schul II, se toma como punto de referencia la parte residual del derecho de matrícula incorporado todavía en un coche de ocasión danés. Esta parte equivaldría al importe del impuesto pagado cuando se matriculó el coche nuevo reducido en proporción del porcentaje de depreciación real del valor del vehículo.

37. Hay diferentes métodos para aplicar este principio. Por ejemplo, se podría modificar el valor a tanto alzado de dichos vehículos o bien prescindir por completo del valor del vehículo y establecer un derecho de matrícula calculado en cifras absolutas, con base en el impuesto residual que se piense incluido aún en el precio de un coche del mismo tipo y de los mismos años que se ponga en venta en el mercado danés de coches de ocasión.

38. Entiendo, efectivamente, que la Comisión tiene razón al considerar que existe realmente este mercado y que los coches de ocasión importados y los coches de ocasión comprados en Dinamarca constituyen productos similares o en competencia. Verdad es que los coches de ocasión que pueden comprarse en Dinamarca también se han fabricado en el extranjero y que, cuando estaban nuevos, fueron productos importados. Pero una vez importados y despachados de aduana se convierten en productos nacionales y desde entonces se encuentran al menos potencialmente en el mercado nacional de vehículos de ocasión.

39. La objeción del Gobierno danés, según el cual las relaciones reales de competencia se establecen entre los coches nuevos, siempre importados, y los coches de ocasión importados, no es convincente a mi parecer. Dicho Gobierno afirma:

«que para poder mantener el elevado rendimiento de los derechos de matrícula sobre los automóviles es de importancia fundamental que los impuestos que recaen sobre los automóviles nuevos no se vean comprometidos a causa de la importación de coches de ocasión. Por esta razón, el Gobierno danés tiene que poder mantener un sistema de recaudación de derechos de matrícula sobre los automóviles de ocasión importados que en el plano económico no suponga fomentar —por razón del impuesto exigido— la importación de coches de ocasión en lugar de comprarlos en Dinamarca. En el caso contrario, la importación de automóviles nuevos será sustituida en gran medida por la importación de automóviles de ocasión» (apartado 6 de la dúplica).

40. No cabe duda de que, si se aprecia la situación desde esta perspectiva, hay una relación de competencia entre los coches nuevos y los de ocasión importados. Pero, al mismo tiempo, el Gobierno danés reconoce que su sistema impositivo tiene la finalidad de estimular a los compradores potenciales de coches de ocasión a que compren un co-

che que haya circulado durante algún tiempo en Dinamarca, en lugar de importar un coche de ocasión comprado en el extranjero. De esta manera el sistema impositivo tiene un efecto proteccionista en favor del mercado danés de coches de ocasión.

Conclusión

41. En virtud de todo lo expuesto, propongo al Tribunal de Justicia que declare lo siguiente:

«1) El Reino de Dinamarca ha incumplido las obligaciones que le incumben con arreglo al artículo 95 del Tratado, al considerar como base imponible de los derechos de matrícula sobre los coches de ocasión importados un valor a tanto alzado que por lo general es superior al valor real del vehículo, con la consecuencia de que dichos vehículos quedan sujetos a una carga fiscal que por lo general es superior al valor residual del impuesto que permanece todavía incorporado al valor de un vehículo del mismo tipo y de los mismos años que se venda en Dinamarca después de haber sido importado cuando estaba nuevo.

2) Procede desestimar el recurso en sus otras pretensiones.

3) Cada parte pagará sus propias costas.»