SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 18 de diciembre de 1997 *

En el asunto C-284/96,

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

Didier Tabouillot

y

Directeur des services fiscaux de Meurthe-et-Moselle,

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 95 del Tratado CE, para apreciar la compatibilidad del sistema francés de imposición de los vehículos de motor con dicha disposición,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres.: C. Gulmann, Presidente de Sala; M. Wathelet (Ponente), J. C. Moitinho de Almeida, D. A. O. Edward y J.-P. Puissochet, Jueces;

* Lengua de procedimiento: francés.

Abogado General: Sr. F. G. Jacobs;
Secretaria: Sra. D. Louterman-Hubeau, administradora principal;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— En nombre del Sr. Tabouillot, por M[e] Georges Benabes, Abogado de Lorient;

— en nombre del Gobierno francés, por la Sra. C. de Salins, sous-directeur de la direction des affaires juridiques del ministère des Affaires étrangères, y el Sr. Romain Nadal, secrétaire adjoint des affaires étrangères de la misma Dirección, en calidad de Agentes;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por la Sra. Hélène Michard y por el Sr. Enrico Traversa, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales del Sr. Didier Tabouillot, del Gobierno francés y de la Comisión, expuestas en la vista de 5 de junio de 1997;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 17 de julio de 1997;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 8 de agosto de 1996, recibida en el Tribunal de Justicia el 22 de agosto siguiente, el tribunal de grande instance de Briey planteó, con arreglo

al artículo 177 del Tratado CE, dos cuestiones prejudiciales sobre la interpretación del artículo 95 del mismo Tratado, para apreciar la compatibilidad del sistema francés de imposición de vehículos de motor con dicha disposición.

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre el Sr. Tabouillot y la Administración Tributaria francesa respecto a la aplicación de un método de cálculo que somete a su vehículo de fabricación extranjera, para determinar su potencia fiscal, a un método de cálculo que determina un gravamen superior al que se aplica a los vehículos similares de producción nacional.

3 El legislador francés estableció, en los artículos 1599 C a 1599 J del code général des impôts (Código General de Impuestos) un impuesto de cuota variable sobre los vehículos de motor. Los tramos impositivos, que comprenden diferentes potencias fiscales, se determinan por vía legislativa; a cada uno de los tramos impositivos se le asigna un coeficiente. La cuota variable del impuesto se obtiene multiplicando la tarifa básica, aprobada cada año por los Consejeros generales de los diferentes departamentos, por los coeficientes correspondientes al tramo impositivo de que se trate.

4 El demandante en el litigio principal impugna el método de cálculo de la potencia administrativa de los automóviles particulares, que se utiliza para determinar su potencia fiscal.

5 Dos circulares sucesivas regulan el método de cálculo de la potencia fiscal de los automóviles particulares: la circular de 28 de diciembre de 1956 (JORF de 22 de enero de 1957, p. 910) y la circular n° 77-191, de 23 de diciembre de 1977 (JORF de 8 de febrero de 1978, p. 1052). Ambas han sido objeto de una convalidación legislativa, con efecto retroactivo, con arreglo al artículo 35 del texto corregido de la Ley de Presupuestos Generales para 1993 (Ley n° 93-859, de 22 de junio de 1993; JORF de 23 de junio de 1993, p. 8815).

6 La fórmula de cálculo de la potencia fiscal, determinada por la circular de 28 de diciembre de 1956, es la siguiente: $P = K\ n\ D^2\ L\ w$. P designa la potencia administrativa expresada en caballos de vapor; n es el número de cilindros; D es el diámetro del cilindro en centímetros; L el recorrido del pistón en centímetros; w la velocidad de rotación en revoluciones por segundo; K es un coeficiente numérico. Según la Comisión, que no fue contradicha en este punto, esta fórmula lineal puede ser resumida más simplemente mediante la multiplicación de la cilindrada del vehículo, expresada en litros, por un coeficiente de 5.7294 V para los vehículos de gasolina y por un coeficiente de 4.0106 para los vehículos diesel; por lo tanto, el resultado de la aplicación de esta fórmula a los vehículos varía exclusivamente en función de la cilindrada del motor.

7 El 1 de enero de 1978 entró en vigor una nueva fórmula, establecida en la circular de 23 de diciembre de 1977, según la cual: $P = m\ (0{,}0458\ .\ C/K)^{1{,}48}$. En esta fórmula, P designa la potencia fiscal; m toma el valor 1 para la gasolina y 0,7 para el gasóleo; C es la cilindrada del motor expresada en centímetros cúbicos; K es un parámetro que expresa la transmisión del movimiento y se obtiene calculando «la media aritmética ponderada de las velocidades expresadas en kilómetros por hora que teóricamente puede alcanzar el automóvil a un régimen de mil revoluciones por minuto en cada una de las relaciones de la caja de cambios en posición de marcha, excluida la marcha atrás».

8 La circular de 23 de diciembre de 1977 se aplica «a los automóviles particulares de menos de nueve plazas, equipados con motores térmicos de combustión interna que funcionan según un ciclo de cuatro tiempos y con una transmisión de uno de los modelos descritos en el Anexo [...] y homologados por modelo a partir del 1 de enero de 1978». Su ámbito de aplicación fue modificado por la circular n° 87-56, de 24 de junio de 1987 (en lo sucesivo, «circular n° 87-56»). Se decidió que, para corregir «determinadas distorsiones aparecidas en modelos equivalentes homologados por modelo o individualmente», las disposiciones de la circular de 23 de diciembre de 1977 «también se aplicarán a los automóviles particulares homologados individualmente que se ajusten a un modelo homologado o que se consideren equivalentes, desde el punto de vista del cálculo de la potencia fiscal, a un modelo homologado cuya potencia fiscal haya sido calculada de conformidad con la presente circular».

9 La circular n° 87-56 precisa que «[los] vehículos que no sean los automóviles particulares antes considerados quedarán sujetos a las disposiciones de la circular de 1956».

10 En consecuencia, desde el 1 de enero de 1978, coexisten en Francia dos métodos diferentes de cálculo de la potencia fiscal.

11 Del expediente de autos se deduce que la gran mayoría de vehículos homologados en Francia están sujetos a la fórmula establecida por la circular de 23 de diciembre de 1977. Sin embargo, la fórmula de la circular de 28 de diciembre de 1956 es aún aplicable de forma residual cuando se trate de:

— automóviles particulares homologados por modelo o individualmente cuyo modelo haya sido recibido en Francia antes del 1 de enero de 1978;

— vehículos presentados individualmente para la homologación que no se ajusten a un modelo homologado en Francia después del 1 de enero de 1978;

— automóviles particulares que se ajusten a un modelo homologado después del 1 de enero de 1978, pero que se consideren no equivalentes, desde el punto de vista de la potencia fiscal, a un modelo homologado cuya potencia fiscal haya sido calculada con arreglo a la circular de 23 de diciembre de 1977 (circular n° 87-56).

12 El Sr. Tabouillot es propietario de un automóvil Chevrolet modelo Corvette, de 5.735 cm^3 de cilindrada, que se puso en circulación por vez primera el 1 de enero de 1980 y fue matriculado por primera vez en Francia el 29 de mayo de 1992, como consecuencia de una autorización especial del ministerio de 5 de mayo de 1992, mencionada en el permiso de circulación (tarjeta gris).

13 La Administración Tributaria fijó la potencia fiscal de dicho vehículo en 33 CV, con arreglo al método de cálculo establecido por la circular de 28 de diciembre de 1956.

14 El 10 de septiembre de 1994, se comprobó una infracción del Sr. Tabouillot por no llevar en el parabrisas de su vehículo el distintivo acreditativo del pago del impuesto de circulación correspondiente al período impositivo 1993-1994. Le fueron reclamados 6.031 FF en concepto de dicho impuesto y 11.710 FF en concepto de la multa prevista en el punto N *quater* del artículo 1840 del code général des impôts, o sea, un importe total de 17.741 FF, disminuido a 17.152 FF tras la reducción.

15 El Sr. Tabouillot, por estimar que dicho impuesto era contrario al artículo 95 del Tratado, impugnó ante la Administración Tributaria la legalidad de las cantidades que le habían sido reclamadas. El 25 de septiembre de 1995, se desestimó dicho recurso administrativo de reposición.

16 Mediante escrito de 14 de noviembre de 1995, el Sr. Tabouillot interpuso recurso contra el directeur des services fiscaux de Meurthe-et-Moselle ante el tribunal de grande instance de Briey. En efecto, consideraba que no eran aplicables las disposiciones fiscales relativas al impuesto de cuota variable sobre los vehículos de motor que gravan los vehículos de más de 16 CV por ser contrarias al artículo 95 del Tratado.

17 En apoyo de su recurso, el Sr. Tabouillot alegó, en particular, que la utilización concomitante de dos métodos de determinación de la potencia fiscal, uno establecido por la circular de 28 de diciembre de 1956, y otro por la circular del 23 de diciembre de 1977, provocaba resultados desfavorables para los vehículos comprados fuera de Francia para ser importados en este país y por consiguiente, podía afectar al comercio intracomunitario.

18 El directeur des services fiscaux solicitó que se desestimara el recurso del Sr. Tabouillot. En su opinión, el sistema de impuesto de cuota variable sobre los vehículos de motor instaurado por la Ley nº 87-1061, de 30 de diciembre de 1987, y

por las circulares posteriores se ajusta al Derecho comunitario, como ha declarado el Conseil d'Etat en una sentencia de 20 de marzo de 1992.

19 En estas circunstancias, el tribunal de grande instance de Briey planteó al Tribunal de Justicia las dos cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 95 del Tratado CEE en el sentido de que es contrario a la aplicación de un método de determinación de la potencia fiscal de los vehículos que atribuye una potencia fiscal superior a ciertos vehículos y en consecuencia aleja de ellos a los consumidores, dado que los vehículos clasificados en las categorías sometidas a mayor gravamen son exclusivamente vehículos importados que se hallan en relación de competencia directa con los vehículos similares vendidos en Francia, clasificados por su parte en categorías fiscales más favorecidas?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 95 del Tratado CEE considerándolo contrario a la utilización simultánea de dos modalidades de determinación de la potencia fiscal de los vehículos, una de las cuales, más desfavorable, se aplica especialmente a los vehículos importados de otros Estados miembros y produce el efecto de alejar de ellos a los consumidores franceses, en provecho de los vehículos similares vendidos en Francia?»

20 Mediante escrito de 8 de diciembre de 1997, recibido en el Tribunal de Justicia el 10 de diciembre, después, por tanto, de que el Abogado General presentara sus conclusiones, el Sr. Tabouillot formuló observaciones sobre determinados puntos de las conclusiones, relativos a la admisibilidad de la cuestión prejudicial, y solicitó al Tribunal de Justicia que acordase la admisión de la petición de decisión prejudicial.

21 A este respecto debe señalarse que las alegaciones expuestas en apoyo de esta postura no hacen necesaria la reapertura de la fase oral, como establece el artículo 61 del Reglamento de Procedimiento.

22 Procede señalar que, en respuesta a una pregunta formulada por el Tribunal de Justicia, el Abogado del Sr. Tabouillot precisó que el vehículo de este último había sido importado a Francia directamente de los Estados Unidos de América.

23 Pues bien, según reiterada jurisprudencia (véanse las sentencias de 10 de octubre de 1978, Hansen, 148/77, Rec. p. 1787, apartado 23; de 9 de junio de 1992, Simba y otros, asuntos acumulados C-228/90 a C-234/90, C-339/90 y C-353/90, Rec. p. I-3713, apartado 14, y de 13 de julio de 1994, Oto, C-130/92, Rec. p. I-3281, apartado 18), el artículo 95 del Tratado sólo es aplicable a las mercancías procedentes de los Estados miembros y, en su caso, a las mercancías originarias de países terceros, que se encuentran en libre práctica en los Estados miembros. De ello resulta que dicha disposición no es aplicable a los productos importados directamente de países terceros.

24 En estas circunstancias, el artículo 95 del Tratado no es aplicable a una situación como la del litigio principal.

25 Sin embargo, el Abogado del demandante sostuvo durante la vista que, correspondía no obstante el Tribunal de Justicia responder a las cuestiones planteadas, puesto que podría invocar dicha sentencia en Derecho interno en virtud del principio de igualdad de los contribuyentes y de los ciudadanos franceses frente al impuesto y frente a la Ley.

26 A este respecto, procede comprobar que ningún elemento de la resolución de remisión permite considerar que las cuestiones prejudiciales estén destinadas a obtener una respuesta sobre este punto. Por el contrario, como destacó el Abogado General en el punto 30 de sus conclusiones, el órgano jurisdiccional nacional planteó dichas cuestiones suponiendo que el vehículo de que se trata había sido importado de otro Estado miembro.

27 En consecuencia, procede responder a las cuestiones prejudiciales que una situación como la que resulta de la importación en un Estado miembro de un vehículo directamente procedente de un país tercero no está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 95 del Tratado.

Costas

28 Los gastos efectuados por el Gobierno francés 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 (Sala Quinta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el tribunal de grande instance de Briey mediante resolución de 8 de agosto de 1996, declara:

Una situación como la que resulta de la importación en un Estado miembro de un vehículo directamente procedente de un país tercero no está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 95 del Tratado CE.

Gulmann Wathelet Moitinho de Almeida

Edward Puissochet

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 18 de diciembre de 1997.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Quinta

C. Gulmann