

**SENTENCIA 22 FEBRERO DE 2001**

**Asunto C-393/98**

**Ministério Público, António Gomes Valente / Fazenda Pública**

**Fiscalidad**

**Prejudicial**

**SINTESIS: “Tributos internos – Impuesto especial que grava los vehículos de motor – Vehículos usados”**

(Sala Quinta)

### **1. COMENTARIO. Legislación española**

En este asunto se plantea la cuestión, si tratándose de la importación de vehículos usados de otros Estados miembros se permite que el Estado miembro de la imposición pueda calcular el valor residual del vehículo, se calcule de una manera general y abstracta, con base o interés o baremos genéricos determinados por una disposición legal, reglamentaria o administrativa, o si por el contrario dicho valor residual había de ser calculado directamente.

El Tribunal declaró como valido el calculo genérico, pero siempre y cuando los criterios y baremos adoptados garanticen que la cuota del impuesto adeudado, no exceda, ni siquiera en algunos casos, de la cuantía del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos similares ya matriculados en el territorio nacional, lo que quiere decir que, en definitiva, se admite el citado criterio, pero siempre que se faculte al propietario del vehículo de impugnar el baremo aplicado a su vehículo, lo contrario supondría infringir el artículo 95 del Tratado.

La otra declaración de la Sentencia, se refiere, a que aún cuando la Comisión haya desistido del procedimiento de incumplimiento, el órgano jurisdiccional que conozca en última instancia del asunto, tiene la obligación de plantear la cuestión ante el Tribunal de Justicia con arreglo al artículo 177 del Tratado.

Esta Doctrina entendemos que es aplicable a España.

## 2. ANTECEDENTES DE HECHO

Mediante resolución de 7 de octubre de 1998, recibida en el Tribunal de Justicia el 5 de noviembre siguiente, el Supremo Tribunal Administrativo planteó, con arreglo al artículo 234 CE), tres cuestiones prejudiciales sobre la interpretación del artículo 95 del Tratado CE (actualmente artículo 90 CE, tras su modificación).

Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre el Sr. Gomes Valente y la Fazenda Pública (Hacienda Pública), en el que aquél reclamaba la devolución del impuesto sobre los automóviles que había pagado con motivo de la importación en Portugal de un automóvil de segunda mano procedente de otro Estado miembro.

### El litigio principal y las cuestiones prejudiciales

El Sr. Gomes Valente compró en Francia un automóvil de turismo de segunda mano de la marca BMW (modelo 325 turbo diesel), con una cilindrada de 2.497 cm<sup>3</sup>, el cual había sido matriculado por primera vez en Francia el 2 de diciembre de 1991.

El 16 de septiembre de 1996, el Sr. Gomes Valente declaró en la oficina de aduanas de Aveiro que el mencionado automóvil estaba destinado a su importación definitiva y que su valor era de 2.500.000 PTE. En esa misma fecha, la citada oficina de aduanas giró acto de liquidación del impuesto sobre los automóviles (“imposto automóvel”) por importe de 1.856.994 PTE, que el demandante pagó.

Al haberse desestimado el recurso interpuesto por el Sr. Gomes Valente contra dicha acta de liquidación mediante Sentencia del Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal) de 16 de octubre de 1997, el Sr. Gomes Valente y el Fiscal del Tribunal Fiscal Aduaneiro interpusieron ante el Supremo Tribunal Administrativo recurso de apelación contra dicha sentencia.

El Sr. Gomes Valente alegó que la referida sentencia infringía la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en materia de interpretación del artículo 95 del Tratado, la cual, habida cuenta del efecto directo de dicho artículo, tiene como consecuencia el que la normativa nacional contraria al Derecho comunitario resulte inaplicable en el presente caso. El Sr. Gomes Valente alegó que, en los apartados 14 y 15 de la Sentencia de 9 de marzo de 1995, Nunes Tadeu (C-345/93, Rec. p. I-479), cuyo contexto jurídico era el régimen del impuesto sobre los automóviles anterior al que estaba vigente cuando importó su vehículo en Portugal, el Tribunal de Justicia había declarado que una norma que limita la reducción de la cuota del impuesto aplicada a los automóviles de segunda mano importados a determinado porcentaje de la cuota percibida sobre los automóviles nuevos del mismo tipo, sin tener en cuenta la depreciación real del vehículo, implica una tributación discriminatoria de los vehículos de segunda mano importados. Según el Sr. Gomes Valente, a pesar de las modificaciones introducidas en el régimen del impuesto sobre los automóviles a raíz de la citada sentencia Nunes Tadeu, el impuesto portugués sobre los automóviles sigue siendo contrario al artículo 85 del Tratado porque no se calcula con base en el valor comercial real de los vehículos usados.

El Sr. Gomes Valente solicitó al Supremo Tribunal Administrativo que planteara al Tribunal de Justicia varias cuestiones prejudiciales.

En tales circunstancias, el Supremo Tribunal Administrativo decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas tres cuestiones prejudiciales.

### **3. FUNDAMENTOS DE DERECHO**

#### **Sobre la tercera cuestión**

Mediante su tercera cuestión, que procede examinar en primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente pide en lo sustancial que se dilucide si el hecho de que la Comisión decida de continuar contra un Estado miembro un procedimiento por incumplimiento relacionado con una legislación determinada tiene incidencia en la obligación, que incumbe a todo órgano jurisdiccional de dicho Estado miembro que conozca en última instancia, de plantear al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177, párrafo tercero, del Tratado, una cuestión de Derecho comunitario sobre la legislación de que se trate.

A este respecto, por un lado procede recordar que, con arreglo al artículo 177, párrafo tercero, del Tratado, cuando se plantee una cuestión prejudicial en un asunto pendiente ante un órgano jurisdiccional nacional cuyas decisiones no sean susceptibles de ulterior recurso judicial de Derecho interno, dicho órgano estará obligado a someter la cuestión al Tribunal de Justicia (sentencia de 4 de noviembre de 1997, *Parfums Christian Dior*, C-337/95).

Según reiterada jurisprudencia, dicha obligación de someter la cuestión al Tribunal de Justicia se inscribe en el marco de la cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales, en su condición de Jueces encargados de aplicar el Derecho comunitario, y el Tribunal de Justicia, cooperación establecida a fin de garantizar una aplicación correcta y una interpretación uniforme del Derecho comunitario en todos los Estados miembros, y tiene por objeto principal impedir que se consolide, en un Estado miembro cualquiera, una jurisprudencia nacional que no se ajuste a las normas del Derecho comunitario.

Por otro lado, procede hacer constar que, en la sentencia de 27 de mayo de 1981, *Essevi y Salengo* (asuntos acumulados 142/80 y 143/80), el Tribunal de Justicia declaró que la Comisión no tiene competencia para determinar de modo definitivo, mediante los dictámenes emitidos en aplicación del artículo 169 del Tratado CE (actualmente artículo 226 CE) o mediante otras definiciones de postura en el marco del mismo procedimiento, los derechos y obligaciones de un Estado miembro, ni para darle garantías relativas a la compatibilidad con el Tratado de un determinado comportamiento, y que, según los artículos 169 del Tratado, así como 170 y 171 del Tratado CE (actualmente artículos 227 CE y 228 CE), la determinación de los derechos y obligaciones de los Estados miembros y la valoración de su comportamiento sólo pueden derivarse de una sentencia del Tribunal de Justicia.

### Sobre las cuestiones primera y segunda

Mediante sus cuestiones primera y segunda, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pide en lo sustancial que se dilucide, en primer lugar, si el artículo 95, párrafo primero, del Tratado permite que un Estado miembro aplique a los vehículos usados importados de otros Estados miembros un sistema de tributación en virtud del cual la depreciación del valor real de dichos vehículos se calcule de manera general y abstracta, con base en criterios o baremos genéricos determinados por una disposición legal, reglamentaria o administrativa, sin exigir que las autoridades nacionales procedan a una valoración específica de cada vehículo usado importado. En caso de respuesta afirmativa, el órgano jurisdiccional remitente pide que se dilucide, en segundo lugar, si un sistema de tributación como el controvertido en el litigio principal es conforme con las exigencias del artículo 95, párrafo primero, del Tratado.

De la jurisprudencia en esta materia no se desprende que la depreciación real de los vehículos sólo pueda tenerse en cuenta mediante una valoración o tasación pericial de cada uno de ellos. En efecto, para evitar el carácter gravoso inherente a un sistema de este tipo, un Estado miembro, mediante baremos genéricos determinados por una disposición legal, reglamentaria o administrativa y basados en criterios tales como la antigüedad, el kilometraje, el estado general, el modo de propulsión, la marca o el modelo del vehículo puede fijar para los vehículos usados un valor que, como regla general, sería muy aproximado a su valor real.

Para elaborar tales baremos, las autoridades de un Estado miembro pueden basarse en las publicaciones especializadas en las que se indican los precios medios de los vehículos de segunda mano en el mercado nacional o en una relación de los precios medios habituales utilizados como referencia en el sector.

Es preciso añadir, no obstante, que, para que un sistema de tributación de los vehículos usados importados que tenga en cuenta la depreciación real de los vehículos con base en criterios generales sea compatible con el artículo 95 del Tratado, es preciso también que dicho sistema se organice de tal manera que, habida cuenta del carácter razonablemente aproximativo de todo sistema de este tipo, quede excluido todo efecto discriminatorio.

A este respecto, el procedimiento seguido ante el Tribunal de Justicia se ha centrado esencialmente en dos extremos, a saber, por un lado, la manera más o menos precisa en la que el baremo genérico refleja la depreciación real del vehículo y, por otro, la posibilidad de que el propietario de un vehículo de segunda mano importado interponga un recurso para oponerse a que se aplique a su vehículo un baremo basado en criterios generales.

En lo que atañe al primero de estos extremos, si bien la aplicación de un baremo de tributación de los vehículos usados importados basado en un criterio de depreciación único –que puede consistir, como en el caso de la legislación cuestionada en el litigio principal, en el número de años de antigüedad del vehículo– no es en sí misma contraria al artículo 95, párrafo primero, del Tratado, resulta, no obstante, que la consideración de otros factores de

depreciación, tales como la marca, el modelo, el kilometraje, el modo de propulsión, el estado de la mecánica o el estado de conservación del vehículo, garantiza que el baremo genérico refleje de manera mucho más precisa la depreciación real de los vehículos y permite alcanzar con mucha mayor facilidad el objetivo de una tributación de los vehículos usados importados que en ningún caso sea superior a la cuantía del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el territorio nacional.

En lo que atañe al segundo extremo, es posible sostener que, un baremo genérico, que refleje la evolución general de la depreciación de los vehículos aunque sea de una manera imprecisa, será, no obstante, compatible con el artículo 95 del Tratado si ofrece la posibilidad de que el propietario de un vehículo importado impugne ante los tribunales la aplicación de dicho baremo a su vehículo.

La posibilidad de que el propietario de un vehículo importado impugne la aplicación de un baremo genérico a su vehículo, demostrando que tal aplicación da lugar a una tributación superior a la cuota del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el territorio nacional, es idónea para prevenir los eventuales efectos discriminatorios de un sistema de tributación basado en un baremo de este tipo.

En todo caso, la referida posibilidad está supeditada al requisito de que se ponga en conocimiento del público el criterio o criterios que hayan servido de base para calcular el baremo.

Habida cuenta de las consideraciones precedentes y de la jurisprudencia relativa al artículo 95 del Tratado, de donde resulta que la cuota máxima del impuesto aplicable a los vehículos usados importados viene determinada por la cuantía del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el territorio nacional, un sistema de tributación como el controvertido en el litigio principal no garantiza que la cuota del impuesto que grava la importación de un vehículo procedente de otro Estado miembro no exceda, ni siquiera en algunos casos, de la cuantía del impuesto residual que grava un vehículo equivalente ya matriculado en el territorio nacional. Por consiguiente, tal sistema no excluye en todos los supuestos que los productos importados tributen más que los productos nacionales.

Pues bien, en el marco de una legislación nacional como la controvertida en el litigio principal, para que la cuota del impuesto sobre los vehículos usados importados no exceda de la cuantía del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el territorio nacional, la reducción del impuesto debe ser directamente proporcional a la pérdida de valor del vehículo.

Un régimen fiscal nacional que tienda a suprimir una ventaja competitiva de los productos importados en relación con los productos nacionales resulta manifiestamente contrario al artículo 95 del Tratado, cuya finalidad es garantizar la perfecta neutralidad de los tributos internos por lo que se refiere a la competencia entre productos nacionales y productos importados (sentencia Nunues Tadeu, antes citada).

#### 4. FALLO

El Tribunal de Justicia declaró:

*“1) El hecho de que la Comisión desista de continuar contra un Estado miembro un procedimiento por incumplimiento relacionado con una legislación determinada no tiene incidencia alguna en la obligación, que incumbe a todo órgano jurisdiccional de dicho Estado miembro que conozca en última instancia, de plantear al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177, párrafo tercero, del Tratado CE (actualmente artículo 234 CE, párrafo tercero), una cuestión de Derecho comunitario sobre la legislación de que se trate.*

*2) El artículo 95, párrafo primero, del Tratado sólo permite que un Estado miembro aplique a los vehículos usados importados de otros Estados miembros un sistema de tributación en virtud del cual la depreciación del valor real de dichos vehículos se calcule de manera general y abstracta, con base en criterios o baremos genéricos determinados por una disposición legal, reglamentaria o administrativa, cuando tales criterios y baremos garanticen que la cuota del impuesto adeudado no exceda, ni siquiera en algunos casos, de la cuantía del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos similares ya matriculados en el territorio nacional.”*

5. El Abogado General presentó sus conclusiones en audiencia pública de la Sala Quinta el 21 de septiembre de 2000