

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. JEAN MISCHO
presentadas el 16 de junio de 1987 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

1. El Tribunal de Grande Instance de Mulhouse ha planteado al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas la siguiente cuestión:

«¿Prohíbe el artículo 95 del Tratado de Roma gravar los vehículos automóviles que exceden de determinada potencia fiscal con un impuesto diferencial cuyas cuotas aumentan de modo exponencial en función de dicha potencia fiscal, ella misma determinada por una fórmula que tiende a hacer soportar los efectos de la referida progresividad exponencial a los vehículos de determinada cilindrada, cuando dichos vehículos no se fabrican en Francia pero sí en otros países de la Comunidad?»

2. Esta cuestión nos ha sido planteada en el marco de un litigio entre un particular, el Sr. Feldain, propietario de un automóvil de marca extranjera, y la Hacienda francesa. El Sr. Feldain estima que el régimen de imposición anual de los vehículos automóviles de gran lujo, que resulta del artículo 18 de la Ley nº 85-695, de 11 de julio de 1985, adoptada como consecuencia de la sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de mayo de 1985 (Humblot, 112/84, Rec. 1985, pp. 1367, 1375), sigue siendo contrario al artículo 95 del Tratado.

3. El régimen aplicado con anterioridad y las características de la nueva legislación se encuentran expuestos en el informe para la vista, de modo que no es preciso que los recuerde aquí.

4. El Tribunal de Justicia ha tenido ocasión de definir en numerosas sentencias los criterios de aplicación del artículo 95. Una de las sentencias que contienen indicaciones más detalladas es la de 27 de febrero de 1980 (Comisión/Italia, 169/78, Rec. 1980, p. 385), en la que el Tribunal de Justicia declaró en particular que «el artículo 95 debe garantizar la *perfecta neutralidad* de los tributos internos en cuanto atañe a la competencia entre productos nacionales y productos importados» (apartado 4) (*traducción provisional*).

5. En una sentencia de 15 de marzo de 1983 (Comisión/Italia, 319/81, Rec. 1983, p. 601, apartado 21), el Tribunal de Justicia precisó que «los Estados miembros tienen la facultad de establecer, con sujeción a las directivas en la materia, un tipo de gravamen del IVA más elevado para los *productos de lujo* que para los productos nacionales o importados que no tengan este carácter, con la condición, sin embargo, de que los *criterios elegidos para determinar la categoría de productos sujetos a mayor gravamen* no sean discriminatorios para los productos importados similares o que se encuentren, con respecto a los productos nacionales, en la relación de competencia contemplada por el apartado 2 del artículo 95» (*traducción provisional*).

6. En lo que se refiere más concretamente a la imposición de los vehículos automóviles, el Tribunal de Justicia asimismo ha recordado muy recientemente (sentencia de 16 de diciembre de 1986, Comisión/Italia, 200/85, Rec. 1986, pp. 3953, 3969) «que para pronunciarse sobre la compatibilidad

* Traducido del francés.

con el artículo 95 del Tratado de una diferencia de tratamiento fiscal impugnada, resultará [...] necesario examinar si se ha establecido en función de un criterio objetivo, si resulta directa o indirectamente discriminatoria y si se caracteriza por proteger las producciones nacionales que compiten con las importaciones procedentes de otros Estados miembros» (apartado 9) (*traducción provisional*). En la misma sentencia el Tribunal de Justicia indicó (en los apartados 16 y 20) que la relación de competencia que hay que tomar en consideración para apreciar la existencia de un efecto protector debe aplicarse a todos los automóviles, tanto si están dotados de motor diesel como de motor de gasolina.

7. En el contexto del presente asunto es sin duda la sentencia Humblot de 9 de mayo de 1985 (ya citada) la que reviste mayor importancia. El Tribunal de Justicia recordó, en primer lugar, «que en el estado actual del Derecho comunitario, los Estados miembros siguen teniendo la facultad de gravar productos como los automóviles mediante un sistema de impuesto sobre la circulación cuyas cuotas aumenten *progresivamente* en función de un *criterio objetivo* como el de la *potencia fiscal*, la cual podrá determinarse según diferentes modalidades.

8.»Sin embargo, semejante sistema de tributación interior sólo resultará legítimo con respecto al artículo 95 en la medida en que esté exento de todo efecto discriminatorio o protector» (*traducción provisional*).

9. El Tribunal de Justicia declaró acto seguido que la sujeción de todos los automóviles de potencia fiscal superior a 16 CV fiscales a un impuesto especial que asciende al quintuplo del impuesto inmediatamente inferior «supone un aumento de la imposición mucho más fuerte que el que resultaría del paso de una categoría de automóviles a la siguiente en un sistema de imposición progresiva basado en *diferencias equilibradas*, como lo es el sistema al que pertenece el impuesto diferencial».

10. Por consiguiente, procede examinar en primer lugar si el nuevo método de imposición constituye en su conjunto, para lo sucesivo, un «sistema de imposición progresiva basado en diferencias equilibradas».

11. I. El Tribunal de Grance Instance de Mulhouse se pregunta si el nuevo sistema resulta compatible con el artículo 95, dado que, para los vehículos que exceden de determinada potencia fiscal, la cuota del impuesto aumenta de manera exponencial en función de dicha potencia fiscal.

12. A este respecto, procede poner de relieve en primer lugar que, si bien es verdad que la curva representativa de los diferentes niveles del impuesto presenta efectivamente, a partir de determinado punto, las características de una curva exponencial, esto se debe a la incidencia del conjunto de los elementos que entran en juego.

13. Los diferentes coeficientes, por su parte, no han sido fijados con arreglo a una «función exponencial», sino según una «progresión geométrica»: cada nivel de imposición se deduce del nivel anterior multiplicando este último por un determinado factor (llamado «razón» de la progresión). En el caso que nos ocupa, dicho factor no es constante. Varía entre 1,2 y 2,4 para las categorías hasta 16 CV inclusive, y es de 1,5 para las categorías que se sitúan por encima de 16 CV. Como el factor de multiplicación aplicado por encima de 16 CV es inferior, excepto en un caso, a los aplicados por debajo de dicho límite (para pasar del tramo impositivo de los 8 y 9 CV al de los 10 y 11 CV, el factor es sólo de 1,2), podemos legítimamente llegar a la conclusión de que la normativa francesa no es criticable desde este punto de vista.

14. Sin embargo, la compatibilidad de un sistema impositivo con el artículo 95 no depende únicamente del ritmo de progresión aplicado, sino también de la determinación de la base imponible y de las demás modalidades de aplicación del impuesto¹ y, espe-

¹ — Véase la ya citada sentencia de 27 de febrero de 1980, apartado 7.

cialmente, en el caso de una progresión geométrica, del número de términos. Esto me conduce a examinar la manera en la que se escalonan los diferentes niveles impositivos en el marco del régimen de que se trata.

15. Nos encontramos en presencia de nueve tramos, que se escalonan de la siguiente manera:

- hasta 4 CV: 2 categorías efectivas de potencia fiscal,²
- de 5 a 7 CV: 3 categorías,
- 8 y 9 CV: 2 categorías,
- 10 y 11 CV: 2 categorías,
- de 12 a 16 CV: 5 categorías,
- 17 y 18 CV: 2 categorías,
- 19 y 20 CV: 2 categorías;
- 21 y 22 CV: 2 categorías,
- 23 CV y más: 9 categorías³ efectivas.

16. Desde luego, uno se queda inmediatamente sorprendido ante las variaciones que se observan en lo que se refiere al número de categorías fiscales clasificadas en los diferentes tramos impositivos.

17. Sorprende bastante, en particular, el agrupamiento de cinco categorías fiscales en el tramo de 12 a 16 CV. Según la información facilitada por las autoridades francesas en respuesta a un pregunta del Tribunal de Justicia, en este tramo están incluidos 74 modelos de automóviles.

18. Cada uno de los tres tramos impositivos siguientes únicamente comprende dos categorías fiscales. El tramo de 17 y 18 CV sólo afecta a dos modelos de automóviles, el tramo de 19 y 20 CV a diez modelos, y el tramo de 21 y 22 CV a tres.

2 — El automóvil denominado «2 CV» tiene ahora 3 CV fiscales.

3 — Parece ser que únicamente existen automóviles pertenecientes a las siguientes categorías: 23, 26, 27, 31, 32, 34, 39, 40 y 54 CV.

19. El Gobierno francés no ha explicado las razones de esta estructuración de la tarifa del impuesto y yo *no* he conseguido tampoco descubrir por mis propios medios el *criterio objetivo e imparcial* en que podría estar basada dicha estructuración.

20. El método escogido tiene como resultado, en primer lugar, impedir que los vehículos de 14, 15 ó 16 CV, que uno esperaría ver incluidos en un nuevo tramo impositivo, sean gravados más fuertemente que los vehículos de 12 ó de 13 CV. De este modo, ningún automóvil francés soporta un impuesto superior a 1 729 FF (cifra válida para la región parisiense en 1984).

21. Por el contrario, el establecimiento por encima del límite de los 16 CV de tramos impositivos «estrechos» que agrupan solamente dos categorías fiscales, combinado con la progresión geométrica que caracteriza a todo el sistema, tiene como resultado provocar un aumento muy rápido de las cuotas del impuesto en las categorías de las que únicamente se venden automóviles de fabricación extranjera (2 594, 3 882, 5 832 y 8 758 FF).

22. Mientras que la diferencia de cuatro escalones que existe entre un automóvil de 12 CV y un automóvil de 16 CV no da lugar a ningún aumento de la imposición, esta misma diferencia, que existe entre un automóvil de 16 CV y un automóvil de 20 CV, origina una diferencia en la imposición que asciende al 224 %.

23. Está claro que en ese caso *no* puede tratarse de «diferencias equilibradas en la imposición», en el sentido en que este Tribunal ha utilizado dicha expresión en la sentencia Humblot. Los efectos de la progresividad del sistema están atenuados con respecto a los automóviles franceses de categoría superior, como consecuencia del establecimiento del tramo impositivo «amplio» arriba mencionado, mientras que, a partir del nivel en que únicamente existen automóviles extranjeros, dichos efectos se acentúan mediante el establecimiento de tramos impositivos «estrechos». Debe concluirse, pues, que desde el punto de vista de la competencia entre automóviles franceses y extranjeros, el

modo de clasificación de los automóviles no se basa en un criterio objetivo e imparcial.

24. ¿Debe llegarse a la conclusión de que los automóviles de potencia fiscal superior a 16 CV, que resultan ser todos de fabricación extranjera, deben eludir toda imposición o ser gravados al tipo previsto para el tramo de 12 a 16 CV? No lo creo. En mi opinión, a la espera de una eventual reforma de todo el sistema, dichos automóviles deberían ser gravados como si, por encima de los 16 CV, hubiese otros tramos de cinco categorías (17 a 21 CV, etc.).

25. II. En la segunda parte de su cuestión el Tribunal de Grande Instance de Mulhouse se pregunta si no resultará también incompatible con el artículo 95 del Tratado la fórmula con arreglo a la cual se define la potencia fiscal.

26. En la sentencia Humblot, el Tribunal de Justicia admitió que la potencia fiscal podía considerarse como un criterio objetivo en función del cual pudiesen aumentar progresivamente las cuotas del impuesto sobre la circulación.

27. El Tribunal de Justicia precisó, sin embargo, que «la potencia fiscal puede determinarse de diferentes modos» (*traducción provisional*). Por consiguiente, no ha tomado posición sobre una fórmula de cálculo del tipo de la que está en vigor en Francia. Esta fórmula ha sido definida por una circular administrativa de 23 de diciembre de 1977, y se presenta de la siguiente manera:

$$P = m \left(0,0458 \cdot \frac{C}{K} \right)^{1,48}$$

En esta fórmula, P designa la potencia administrativa, 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 vehículo con un régimen de motor de mil revoluciones por minuto, para las diferentes relaciones de la caja de cambios excepto la marcha atrás».

28. A mi parecer, el carácter objetivo e imparcial de semejante fórmula no podría ponerse en tela de juicio si se aplicase tal cual e indistintamente a todos los vehículos, tanto de fabricación nacional como extranjera. Ocurre, sin embargo, que para los automóviles de potencia superior a 100 kW, al valor de K se le ha fijado un tope de 21, aunque la evaluación objetiva dé un valor superior. Ahora bien, como veremos más adelante, muy pocos automóviles franceses se ven afectados por esta norma.

29. Como K figura en el denominador, el fijarle un tope implica un aumento artificial de la potencia fiscal P, siempre que el factor K efectivo sea superior a 21 km/h.

a) *El efecto de la fijación de un tope para el factor K*

30. En su respuesta a la segunda pregunta formulada por el Tribunal de Justicia, el agente del Gobierno francés justificó la limitación del factor K a 21 mediante el siguiente razonamiento:

«La necesidad de no favorecer anormalmente a determinados modelos semideportivos o de categoría superior, cuya potencia real y rendimiento eran muy elevados y que podían parecer relativamente poco consumidores de energía cuando se utilizaban por debajo de sus posibilidades reales, condujo a limitar a 21 km/h el valor del parámetro K para los automóviles de turismo cuya potencia real fuese superior a 100 kW.»

31. A la luz de las explicaciones facilitadas en la vista, parece que esa justificación debe comprenderse de la siguiente manera.

32. Cuanto más elevada sea la cilindrada de un motor⁴ (y, por ende, su potencia), más «larga» podrá ser la desmultiplicación de su transmisión. En base al modo normal de cálculo de la potencia fiscal en Francia (en el que el factor K no está sujeto a límite máximo), muchos motores de gran cilindrada deberían ser clasificados, a causa de las relaciones «largas» de su transmisión, en categorías fiscales relativamente bajas. Los automóviles que disponen de tales relaciones de transmisión consumen relativamente poco carburante cuando no superan los 120-130 km/h.

33. Ahora bien, estos automóviles de gran cilindrada pueden alcanzar velocidades máximas de 180 a 250 km/h. Y de este modo, cuando utilizan plenamente sus capacidades, consumen mucho más (porque la resistencia del aire, que es preciso vencer, aumenta proporcionalmente con la velocidad). Con objeto de evitar que sean injustamente favorecidos tales automóviles, que en realidad pueden consumir mucho, resulta preciso, a partir de un determinado límite, dejar de tomar en consideración las mencionadas relaciones de desmultiplicación. Este resultado puede alcanzarse bloqueando el coeficiente K en el nivel de 21 km/h a partir del momento en que la potencia real del motor supera los 100 kW.

34. Este razonamiento no me parece criticable en el plano de la lógica. Sería en efecto paradójico que, por el solo efecto de tomar en consideración una relación de desmultiplicación $K = 30$, por ejemplo, un vehículo con una cilindrada de 3 590 cm³ (Jaguar XJ 6, 6 cilindros, 21 CV fiscales) fuese clasificado en la misma categoría fiscal que un vehículo con una cilindrada de 2 500 cm³ (Citroën CX 25, 4 cilindros, 13 CV fiscales).

⁴ — Considero que, en el marco de esta comparación, es preciso hacer abstracción de los fenómenos «turbo» y «16 válvulas», que permiten que automóviles de cilindrada media generen una potencia real superior a la de automóviles de mucha mayor cilindrada. Creo que, como consecuencia de estos nuevos adelantos, la mayor parte de los Estados miembros tarde o temprano deberán reformar su sistema de imposición de automóviles.

35. Por otra parte, es importante señalar que la casi totalidad de los automóviles extranjeros de cilindrada inferior a tres litros, y que ofrecen un espacio y una comodidad prácticamente idénticos a los de los automóviles franceses de categoría superior (Citroën CX, Peugeot 505, Renault 25), están clasificados en categorías fiscales iguales o inferiores a 16 CV (los Alfa 6, todos los Audi, los BMW de la serie 5.0, el 628 Csi y el 730, los Fiat Croma, los Ford Scorpio, los Lancia Thema, los Maserati Biturbo, los Mercedes 260 E, 260 SE, 300 E/SEL con caja de cambios manual, los Rover 820, los Saab 9000, los Volvo 740 y 760, etc.).

36. Por otro lado, la manera como se determina en Francia la potencia fiscal merece, sin embargo, las críticas siguientes.

37. El objetivo oficial de haber introducido el factor K en la fórmula de cálculo de la potencia fiscal es el de favorecer a los automóviles que consumen poco carburante. Como hemos visto, los automóviles de gran cilindrada pero con relaciones de desmultiplicación largas únicamente consumen mucho carburante por encima de los 130 km/h. Ahora bien, de todos modos en Francia está prohibido circular a velocidades superiores.

38. En segundo lugar, es indiscutible que automóviles de cilindrada inferior a 3 litros también pueden consumir mucho. Pensamos en los modelos llamados deportivos, cuyo motor se caracteriza por una velocidad de rotación y una relación de compresión particularmente elevadas y por relaciones de desmultiplicación relativamente «cortas». También ellos pueden alcanzar velocidades que exceden de los 200 km/h.

39. Estos automóviles pueden consumir, a 180 km/h, más que un automóvil de mayor cilindrada pero cuyas relaciones de desmultiplicación sean más «largas». Y sin embargo, no se penaliza a estos modelos deportivos de la misma manera que a los automóviles de gran cilindrada.

40. Por otra parte, el Gobierno francés no ha expuesto ningún criterio objetivo para justificar que el límite máximo para el factor K se haya fijado en 21 km/h y no en 20 o en 22.
41. Según recuerda el informe para la vista, el Sr. Feldain, por su parte, ha calculado que si el parámetro K se limita a 21 km/h, todos los vehículos de cilindrada superior a 3 109,7 cm³ se verán atribuir automáticamente una potencia fiscal superior a 16 CV, con independencia de sus diversas características en cuanto a consumo. Ahora bien, únicamente tienen cilindrada superior a 3 109,7 cm³ automóviles de fabricación extranjera.
42. Sin embargo, este argumento me parece poco convincente, puesto que es obvio que la categoría de los 17 CV tiene que empezar en algún sitio y no veo por qué no podría fijarse el umbral en el nivel de los 3 109,7 cm³. Si el tope para K se hubiese fijado en 20 km/h, el umbral de los 17 CV se habría situado en los 2 961,75 cm³. Lo cual no hubiese hecho pasar a ningún automóvil francés de la categoría 16 CV a la categoría de los 17 CV, ya que ninguno de dichos automóviles sobrepasa en cilindrada los 2 664 cm³. (Incluso el Peugeot 604, que ya no se fabrica, no alcanzaba más que los 2 849 cm³.)
43. Si el tope para el factor K se hubiese fijado en 22 km/h, el umbral se habría situado en los 3 257,92 cm³. Tan sólo otro automóvil extranjero (el Porsche 311) hubiera podido «descender» a la categoría de los 16 CV, pero para estar seguro de ello sería preciso conocer el factor K de dicho automóvil.
44. Pero existe otro argumento que, a mi juicio, es decisivo en la materia. Se trata de que el resultado de la operación $0,0458 \times C:K$ continúa elevando a la potencia 1,48 incluso cuando el factor K se encuentra «bloqueado» en 21. Esto tiene como resultado acentuar la incidencia de la mayor cilindrada de los automóviles de más de 3 109,7 cm³, sin que ello sea compensado por la toma en consideración paralela de las relaciones de desmultiplicación más «largas» que caracterizan habitualmente a dichos automóviles.
45. Dije antes que no era razonable que un automóvil de 3 590 cm³ fuese clasificado en la categoría de los 13 CV. A la inversa me parece discutible que esté justificada su clasificación en la categoría de los 21 CV.
46. Resulta difícil comprender por qué, a partir del límite en que el valor real de K deja de tomarse en consideración, no se vuelve a utilizar sencillamente una clasificación basada exclusivamente en la cilindrada de los automóviles.
47. No querría pronunciarme sobre la cuestión de si, con carácter alternativo, bastaría con reducir el exponente 1,48 para los automóviles cuyo coeficiente K está sujeto a tope. (El mero hecho de pasar de 1,48 a 1,44, por ejemplo, tendría ya como resultado disminuir la potencia fiscal de dichos automóviles.) Lo que en cualquier caso está fuera de toda duda es que el «bloqueo» de uno de los elementos de una fórmula matemática debería lógicamente conducir a un nuevo examen de los demás elementos de la fórmula, con objeto de evitar que su incidencia resulte súbitamente desproporcionada, especialmente cuando nos encontramos en el ámbito de la competencia internacional y el cambio en el modo de cálculo afecta esencialmente a automóviles fabricados en otros Estados miembros.
48. Eso es, en efecto, lo que ocurre en este caso. En respuesta a una pregunta formulada en la vista, las autoridades francesas facilitaron al Tribunal de Justicia una lista de seis modelos de automóviles franceses cuya potencia administrativa se encuentra modificada debido a la limitación del factor K. Se trata, sin embargo, de una lista de automóviles «homologados desde el 1 de enero

de 1978». Tres de estos modelos, o ya no se fabrican en la actualidad, o únicamente cambian de categoría a causa de su caja de cambios automática de tres relaciones. Los tres modelos restantes son automóviles de tipo deportivo, producidos en pequeña serie, de los que solamente dos pasan a un tramo impositivo más elevado.

49. Resulta pues que la producción francesa sólo se ve afectada marginalmente por la normativa impugnada.

50. Desgraciadamente, no disponemos de una lista completa de los automóviles extranjeros que pasan a una categoría superior como consecuencia de este modo de cálculo. Pero la lista debe de ser larga, habida cuenta de que, según la prensa especializada, los fabricantes alemanes venden alrededor de 56 modelos de potencia superior a 100 kW, los fabricantes británicos cerca de 20, y los fabricantes italianos unos 34, mientras que parece que los fabricantes franceses sólo producen 8.

51. Procede concluir, por consiguiente, que el modo de cálculo de la potencia fiscal de los automóviles de más de 100 kW no es imparcial desde el punto de vista de la competencia y que se caracteriza por proteger indirectamente a los automóviles de fabricación francesa que alcanzan dicha potencia.

b) *La toma en consideración de las diferentes relaciones de las cajas de cambios automáticas*

52. Con anterioridad al 15 de abril de 1983, el cálculo del factor K para los vehículos dotados de caja de cambios automática de cuatro relaciones se hacía tomando en consideración estas cuatro relaciones, con arreglo a la fórmula

$$K = \frac{k_1 + k_2 + k_3 + k_4}{4,2}$$

53. Después de la circular de 15 de abril de 1983, ya sólo se tiene en cuenta la media de tres relaciones, en lugar de cuatro, con arreglo a una de las fórmulas siguientes:

$$K = \frac{k_1 + k_2 + k_4}{3,48}, \text{ si } k_4 \text{ es menor o igual a } 1,4 k_3$$

o bien

$$K = \frac{k_1 + k_2 + 1,4 k_3}{3,48} \text{ si } k_4 \text{ es mayor o igual a } 1,4 k_3$$

54. La modificación de la normativa produce, pues, el resultado de que el factor K, desde 1983, es inferior a lo que era anteriormente: como consecuencia, aumenta la potencia fiscal de los vehículos equipados con caja de cambios automática de cuatro relaciones.

55. Ahora bien, las cajas de cambios automáticas de cuatro relaciones dan lugar a un consumo menor que las de tres relaciones. Una legislación que tenga por objeto favorecer a los vehículos de menor consumo deberá clasificar, pues, a los vehículos equipados con aquellas cajas de cambios en una categoría fiscal inferior y no en una más elevada.

56. Resulta, sin embargo, que estos últimos años también se ha dotado con cajas de cambios automáticas de cuatro relaciones a vehículos de fabricación francesa (véase la respuesta del Gobierno francés a la tercera pregunta formulada por el Tribunal de Justicia).

57. De este modo, todos los automóviles automáticos de la marca Peugeot y los Citroën BX están dotados de cajas de cambios de cuatro relaciones. Las reglas de cálculo recordadas más arriba se aplican a estos modelos de la misma manera que a los modelos de fabricación extranjera.

58. En estas condiciones, el nuevo modo de cálculo del parámetro K de los automóviles equipados con caja de cambios automática de cuatro relaciones no puede considerarse, en mi opinión, como discriminatorio o protector.

Conclusión

59. Por todas las razones que preceden, propongo que el Tribunal de Justicia responda de la siguiente manera a la cuestión planteada:

«El artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea debe interpretarse en el sentido de que se opone a que un Estado miembro grave los automóviles que exceden de determinada potencia fiscal, cuando se trata exclusivamente de automóviles importados, especialmente de otros Estados miembros, con un impuesto diferencial que aumenta según una progresión sustancialmente más rápida que la del impuesto diferencial que se aplica a los automóviles que no exceden de dicha potencia fiscal, y de que se opone a que dicho Estado miembro calcule la potencia fiscal según un método que tiene como resultado sobrevalorar la potencia fiscal de determinadas categorías de automóviles, cuando la mayor parte de ellos son de importación, en particular procedentes de otros Estados miembros.»