

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 23 de octubre de 1997 *

En el asunto C-375/95,

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. Dimitrios Gouloussis, Consejero Jurídico, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. Carlos Gómez de la Cruz, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandante,

contra

República Helénica, representada por el Sr. Panagiotis Mylonopoulos, Colaborador Jurídico en el servicio especial de lo contencioso comunitario del Ministerio de Asuntos Exteriores, y la Sra. Anna Rokofyllou, Consejera especial del Ministro de Asuntos Exteriores adjunto, que designa como domicilio en Luxemburgo la sede de la Embajada de Grecia, 117, Val Sainte-Croix,

parte demandada,

que tiene por objeto que se declare, con arreglo al artículo 169 del Tratado CE, que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95 del Tratado CE, al instaurar y mantener en vigor, en el ámbito de la fiscalidad de los automóviles de ocasión importados, disposiciones que, en primer lugar, a los efectos de la determinación de la base imponible del impuesto especial sobre el consumo, sólo permiten deducir del precio de venta de los correspondientes automóviles nuevos un 5 % por año de utilización, porcentaje que no puede superar el 20 % del valor de dichos automóviles nuevos; que, en segundo lugar,

* Lengua de procedimiento: griego.

regulan la recaudación del impuesto especial adicional único sin prever reducción alguna para los automóviles de ocasión, y que, en tercer lugar, prevén ventajas fiscales (reducción del impuesto especial sobre el consumo) únicamente para los automóviles nuevos provistos de tecnología anticontaminación y no para los automóviles de ocasión importados que cuentan con dicha tecnología.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

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

Abogado General: Sr. A. La Pergola;
Secretaria: Sra. L. Hewlett, administradora;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídos los informes orales de las partes en la vista celebrada el 29 de mayo de 1997;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 26 de junio de 1997;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 30 de noviembre de 1995, la Comisión de las Comunidades Europeas interpuso un recurso, con arreglo al artículo 169 del Tratado CE, que tiene por objeto que se declare que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95 del Tratado CE, al instaurar y mantener en vigor, en el ámbito de la fiscalidad de los automóviles de ocasión importados, las disposiciones:

— del artículo 1 de la Ley n° 363/1976 (en la versión modificada por la Ley n° 1676/1986), que, para determinar la base imponible del impuesto especial

sobre el consumo, sólo permite deducir del precio de venta de los automóviles nuevos correspondientes un 5 % por año de utilización, porcentaje que no puede superar el 20 % del valor de los automóviles nuevos correspondientes;

— del apartado 1 del artículo 3 de la Ley n° 363/1976 (en su nueva versión introducida en último lugar por el apartado 7 del artículo 2 de la Ley n° 2187/1994), que regulan la recaudación de un impuesto especial adicional único sin prever reducción alguna para los automóviles de ocasión, y

— del artículo 1 de la Ley n° 1858/1989 [en su versión modificada posteriormente por las Leyes n°s 1882/1990 (apartado 2 del artículo 37 y apartado 1 del artículo 42) y 2093/1992 (artículo 10), y vigente con arreglo al apartado 1 del artículo 2 de la Ley n° 2187/1994], que concede ventajas fiscales (reducción del impuesto especial sobre el consumo) únicamente para los automóviles nuevos provistos de tecnología anticontaminación y no para automóviles de ocasión importados que cuentan con dicha tecnología.

2 La Ley helénica n° 363/1976, en su versión modificada por la Ley n° 1676/1986, estableció, para los automóviles particulares importados o montados en Grecia, un impuesto especial sobre el consumo y un impuesto especial adicional único.

3 El impuesto especial sobre el consumo se devenga con ocasión de la primera operación de compra o en el momento de la importación del automóvil. El tipo im-

sitivo varía en función de la cilindrada del motor. La cuantía del impuesto equivale a un determinado porcentaje del precio de venta del automóvil, impuestos excluidos. Por lo que se refiere a los automóviles de ocasión importados, el valor fiscal se calcula reduciendo el precio del automóvil nuevo correspondiente en un 5 % por año de antigüedad del vehículo importado, con una reducción máxima, en principio, del 20 % (el 25 % si el automóvil está dañado o presenta un deterioro superior al causado por una utilización normal).

- 4 El impuesto especial adicional único se devenga en el momento de la primera matriculación del automóvil en Grecia, tanto si es nuevo como si es de ocasión. Hasta 1994, la cuantía de este impuesto se expresaba en dracmas y dependía únicamente de la cilindrada del vehículo. Los automóviles de ocasión importados estaban sujetos al impuesto en las mismas condiciones que los automóviles nuevos, sin efectuarse reducción alguna. Desde que se aplica la Ley n° 2187/1994, la cuantía del impuesto especial adicional único equivale a un determinado porcentaje del precio de venta del automóvil, impuestos excluidos, y el tipo impositivo varía según la cilindrada del motor. El valor fiscal de los vehículos de ocasión importados se calcula de la misma forma que para el impuesto especial sobre el consumo.
- 5 La Ley n° 1858/1989 estableció una reducción de los tipos del impuesto especial sobre el consumo para los automóviles llamados «de nueva tecnología» o de «tecnología anticontaminación», que cumplen determinados criterios fijados por Decreto. Estos tipos impositivos han sido objeto de reducciones posteriores con arreglo a las Leyes n°s 1882/1990, 2093/1992 y 2187/1994. A modo de ejemplo, para los automóviles de 1.000 cm³, 1.600 cm³ y 2.000 cm³, estos tipos son del 20 %, del 25 % y del 45 %, respectivamente, frente al 80 %, al 166 % y al 304 % que alcanzan los tipos impositivos normales. Los tipos reducidos no se aplican a los automóviles de ocasión importados comprendidos en la categoría de automóviles de «nueva tecnología» o «tecnología anticontaminación».
- 6 Mediante escrito de requerimiento de 31 de diciembre de 1991, la Comisión hizo saber a la República Helénica que consideraba que el sistema griego de tributación

de los automóviles particulares era contrario al artículo 95 del Tratado, por discriminar a los automóviles de ocasión importados de otros Estados miembros en relación con los automóviles de ocasión comprados en Grecia.

- 7 En primer lugar, la Comisión cuestionaba las fórmulas de cálculo de la base imponible del impuesto especial sobre el consumo para los vehículos de ocasión importados. Sostenía que, con ese sistema, la base imponible para dicha categoría de vehículos siempre era superior al valor neto actual del vehículo nacional correspondiente al que se aplicó el impuesto cuando era nuevo. De ello resulta que el impuesto especial sobre el consumo que grava los automóviles de ocasión importados es manifiestamente superior a la parte residual del impuesto incorporada al valor de los automóviles de ocasión comprados en Grecia.
- 8 En segundo lugar, la Comisión señalaba que los automóviles de ocasión importados en Grecia estaban sujetos a la totalidad del impuesto especial adicional único como si fueran nuevos. La mayor tributación por esta categoría de automóviles en comparación con los automóviles de ocasión griegos, por los que se tributó en el momento de su primera matriculación, se agrava en este caso por el hecho de que para el cálculo del impuesto no se tenga en cuenta depreciación alguna de los automóviles importados.
- 9 En tercer lugar, la Comisión aducía que los tipos reducidos a efectos del impuesto especial sobre el consumo no se aplican a los automóviles de ocasión importados provistos de tecnología anticontaminación. Por ello, estos automóviles resultaban discriminados en relación con los automóviles de ocasión griegos similares, a los que, en el momento de su adquisición como vehículos nuevos, se aplicaron los tipos reducidos y cuyo valor continuaba incorporando una parte residual del impuesto rebajado.
- 10 La República Helénica contestó las imputaciones de la Comisión mediante escrito de 6 de marzo de 1992. Estimaba, en primer lugar, que los automóviles fabricados en Grecia y los importados estaban sujetos al impuesto en las mismas condiciones.

Justificaba el hecho de que la reducción del valor fiscal de los automóviles de ocasión importados estuviera limitada al 5 % anual, hasta un máximo del 20 % (el 25 % si el automóvil estaba dañado o presentaba un deterioro superior al causado por una utilización normal), con la preocupación de desincentivar la puesta en circulación de vehículos viejos, contaminantes y peligrosos. Añadía que este sistema reflejaba la depreciación real de los vehículos habida cuenta de que la vida de los automóviles en Grecia era más larga que en otros lugares y que el precio del automóvil nuevo correspondiente que se tomaba en cuenta para el cálculo del impuesto era el del año de fabricación del vehículo de ocasión importado y no el que estaba en vigor el año de su importación.

- 11 La República Helénica argumentó, asimismo, que la aplicación de los tipos reducidos del impuesto especial sobre el consumo a los automóviles de ocasión importados que estuvieran provistos de tecnología anticontaminación supondría la puesta en práctica de un sistema de verificación individual de cada vehículo, a diferencia de los vehículos nuevos, que podían ser objeto de un control por muestreo. Ahora bien, la implantación de dicho sistema de control individual se enfrentaría con dificultades prácticas insalvables.
- 12 El 7 de septiembre de 1993, la Comisión dirigió a la República Helénica un dictamen motivado en el que le reiteraba la totalidad de las imputaciones.
- 13 En su respuesta de 22 de noviembre de 1993, la República Helénica reiteró sus posiciones. Además, alegaba que el impuesto especial adicional único se aplicaba de manera uniforme a la totalidad de los automóviles, sin distinción entre nacionales e importados ni entre nuevos y de ocasión. Añadía que este impuesto gravaba los automóviles en el momento de su primera matriculación en Grecia con independencia del valor del vehículo. A raíz de esta respuesta de la República Helénica, la Comisión interpuso el presente recurso.

Sobre el primer motivo

- 14 Con su primer motivo, la Comisión pone en duda que, en lo que atañe a los vehículos de ocasión importados, las fórmulas de cálculo de la base imponible del impuesto especial sobre el consumo sean compatibles con el artículo 95 del Tratado en la medida en que dichas fórmulas determinan el valor fiscal de estos vehículos mediante la reducción del precio del automóvil nuevo correspondiente en un 5 % por año de antigüedad del vehículo importado, con una reducción máxima autorizada, en principio, del 20 %.

- 15 Con carácter principal, el Gobierno helénico niega toda pertinencia a la comparación realizada por la Comisión entre el trato de los automóviles de ocasión importados y el otorgado a los vehículos de ocasión comprados en Grecia, por la razón de que estos últimos ya fueron gravados con el impuesto especial sobre el consumo cuando eran nuevos.

- 16 Ante todo, debe señalarse que el impuesto especial sobre el consumo no se aplica a las transacciones internas relativas a vehículos de ocasión debido a que sólo se recauda una vez, en el momento de la primera compra del vehículo en el territorio nacional, y a que una parte de tal impuesto permanece incorporada en el valor de estos automóviles (véase, respecto de un supuesto de imposición análogo, la sentencia de 9 de marzo de 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Rec. p. I-479, apartado 10).

- 17 Además, es sabido que los coches de ocasión importados y aquellos que se compran *in situ* constituyen productos similares o competidores y que las disposiciones del artículo 95 del Tratado se aplican, por consiguiente, al impuesto especial sobre el consumo en caso de importación de coches de ocasión (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de diciembre de 1990, Comisión/Dinamarca, C-47/88, Rec. p. I-4509, apartado 17).

- 18 De lo anterior se desprende que la Comisión actuó conforme a Derecho cuando, para comprobar la observancia del artículo 95 del Tratado, comparó la cuantía del impuesto especial sobre el consumo aplicado a los automóviles de ocasión importados con la parte residual del impuesto que permanece incorporada en los automóviles que se pusieron en circulación en Grecia cuando eran nuevos y que se revenden posteriormente.
- 19 A este respecto, es necesario recordar que, para la aplicación del artículo 95 del Tratado, deben tomarse en cuenta no sólo el tipo impositivo del tributo interno que grava directa o indirectamente los productos nacionales e importados, sino también la base imponible y las modalidades de tributación (sentencia de 11 de diciembre de 1990, Comisión/Dinamarca, antes citada, apartado 18; véase, asimismo, la sentencia de 12 de mayo de 1992, Comisión/Grecia, C-327/90, Rec. p. I-3033, apartado 11).
- 20 Además, se ha declarado en varias ocasiones que se produce una infracción del párrafo primero del artículo 95 cuando el tributo que grava el producto importado y el que grava el producto nacional similar se calculan de modo diferente y con arreglo a diferentes modalidades que den lugar, aunque sólo sea en ciertos casos, a una tributación más elevada por parte del producto importado (véanse, en particular, las sentencias de 17 de febrero de 1976, Rewe-Zentrale, 45/75, Rec. p. 181, apartado 15, y de 12 de mayo de 1992, Comisión/Grecia, antes citada, apartado 12).
- 21 En el presente caso ha quedado acreditado que las fórmulas de cálculo del valor fiscal de los automóviles de ocasión importados suponen para estos vehículos, independientemente de su grado de deterioro, una reducción del impuesto especial sobre el consumo por año de antigüedad de tan sólo un 5 % del total del impuesto que se recaudaría por los automóviles nuevos correspondientes, con una reducción máxima del 20 % del total de esta última cuantía cualquiera que sea la antigüedad del vehículo. Al mismo tiempo, la parte residual del impuesto especial sobre el consumo incorporada al valor de un automóvil de ocasión comprado en el territorio nacional se reduce proporcionalmente a la depreciación del vehículo.

- 22 Ahora bien, como señala la Comisión, se debe destacar a este respecto que la reducción anual del valor de los automóviles suele ser sensiblemente superior al 5 %, que esta depreciación no es uniforme, sobre todo durante los primeros años, en los que es mucho más acusada que en los siguientes, y que, por último, este fenómeno sigue produciéndose a partir del cuarto año desde la puesta en circulación de los vehículos.
- 23 De ello resulta que el impuesto especial sobre el consumo que grava los automóviles de ocasión importados es normalmente superior a la parte residual del impuesto que permanece incorporada al valor de los automóviles de ocasión previamente matriculados y comprados en el mercado griego (véase, en este mismo sentido, la sentencia Nunes Tadeu, antes citada, apartado 14).
- 24 Sin embargo, el Gobierno helénico ha defendido que los tipos de reducción del valor fiscal de los automóviles de ocasión importados corresponden a la depreciación real de estos vehículos si se tiene en cuenta que la vida de los automóviles en Grecia es más larga que en otros lugares y que el precio del automóvil nuevo a efectos del cálculo del impuesto es el del año de fabricación del vehículo de ocasión importado y no el que está vigente en el año de su importación.
- 25 Por lo que respecta al primer argumento, basta con señalar que el Gobierno helénico no ha presentado ningún dato preciso sobre la especial longevidad de los automóviles en Grecia que pueda poner en tela de juicio las afirmaciones de la Comisión sobre la depreciación normal de los vehículos.
- 26 Por su parte, la consideración del precio de los automóviles nuevos correspondientes que estaba en vigor el año de fabricación de los vehículos de ocasión importados sólo podría compensar los efectos discriminatorios de las fórmulas de cálculo del valor fiscal de estos vehículos si los fabricantes procedieran con regularidad a

subidas especialmente cuantiosas de los precios. Ahora bien, este factor, por su carácter aleatorio, no permite, en cualquier caso, garantizar que el producto importado nunca esté sometido a una presión fiscal superior a la tributación del producto nacional correspondiente.

- 27 En estas condiciones, procede declarar que las modalidades de determinación del valor fiscal de los automóviles de ocasión importados a efectos de la aplicación del impuesto especial sobre el consumo implican una tributación discriminatoria de estos automóviles.
- 28 El Gobierno helénico también ha mantenido que los límites impuestos a la reducción del valor fiscal de los vehículos de ocasión importados estaban justificados por la preocupación de desincentivar la puesta en circulación de vehículos antiguos, peligrosos y contaminantes.
- 29 No obstante, la persecución de este objetivo no dispensa al Estado miembro de la obligación de respetar la norma de no discriminación del artículo 95 del Tratado. En efecto, es jurisprudencia reiterada que un régimen impositivo solamente puede considerarse compatible con dicha disposición si se demuestra que está estructurado de forma que se descarte cualquier supuesto en el que los productos importados hayan de soportar un gravamen más riguroso que los productos nacionales y, en consecuencia, que no produce, en ningún caso, efectos discriminatorios (véase, en particular, la sentencia de 17 de julio de 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, Rec. p. I-4085, apartado 34).
- 30 Por consiguiente, debe acogerse el primer motivo de la Comisión.

Sobre el segundo motivo

- 31 Mediante su segundo motivo, la Comisión alega que son incompatibles con el artículo 95 del Tratado las fórmulas de cálculo del impuesto especial adicional único en relación con los vehículos de ocasión importados.
- 32 En primer lugar, es necesario examinar la admisibilidad de este motivo, aun cuando el Gobierno helénico no la haya cuestionado (sentencias de 31 de marzo de 1992, Comisión/Italia, C-362/90, Rec. p. I-2353, apartado 8, y de 12 de junio de 1997, Comisión/Irlanda, C-151/96, Rec. p. I-3327, apartado 10).
- 33 Del apartado 4 de esta sentencia se infiere que el impuesto especial adicional único fue modificado durante el período transcurrido entre la emisión del dictamen motivado y la presentación del presente recurso por parte de la Comisión. En un principio, este impuesto variaba únicamente en función de la cilindrada del automóvil, y los automóviles de ocasión importados estaban gravados en las mismas condiciones que los automóviles nuevos, sin aplicárseles ninguna reducción. Tras la entrada en vigor de la Ley n° 2187/1994, que modificó el apartado 1 del artículo 3 de la Ley n° 363/1976, la base imponible está constituida por el precio de venta del automóvil, impuestos excluidos, y el tipo impositivo varía según la cilindrada del motor. El valor fiscal de los vehículos de ocasión importados se calcula de la misma forma que a efectos del impuesto especial sobre el consumo.
- 34 Por consiguiente, las críticas realizadas por la Comisión durante el procedimiento administrativo previo sólo se referían al impuesto especial adicional único tal y como estaba configurado antes de la entrada en vigor de la Ley n° 2187/1994. Al retomar estas críticas en los motivos de su recurso, la Comisión se limitó a una mera remisión a los argumentos que figuraban en su dictamen motivado. Indicó, en cambio, las razones por las que consideraba que el impuesto especial adicional único, en su nueva versión, era merecedor de los mismos reproches que el

impuesto especial sobre el consumo, y solicitó al Tribunal de Justicia que declarase que este impuesto, en las versiones vigentes antes y después de 1994, era incompatible con el Tratado.

- 35 Es jurisprudencia constante que a la Comisión incumbe indicar, en todo recurso presentado en virtud del artículo 169 del Tratado, las imputaciones precisas sobre las cuales el Tribunal de Justicia está llamado a pronunciarse, así como, al menos en forma sumaria, los elementos de hecho y de Derecho sobre los que se basan dichas imputaciones (véase, en especial, la sentencia de 31 de marzo de 1992, Comisión/Dinamarca, C-52/90, Rec. p. I-2187, apartado 17). No se cumple esta obligación si las imputaciones de la Comisión sólo figuran en el recurso mediante una mera remisión a los motivos indicados en el escrito de requerimiento y en el dictamen motivado (sentencia de 13 de marzo de 1992, Comisión/Alemania, C-43/90, Rec. p. I-1909, apartados 7 y 8).
- 36 De ello resulta que el recurso es inadmisibile en la medida en que se refiere al impuesto especial adicional único en su configuración anterior a 1994.
- 37 A continuación debe recordarse que, según jurisprudencia reiterada, el recurso interpuesto al amparo del artículo 169 del Tratado está circunscrito por el procedimiento administrativo previo previsto por dicha disposición y, en consecuencia, el dictamen motivado de la Comisión y el recurso han de fundarse en los mismos motivos (véase, en especial, la sentencia de 14 de julio de 1988, Comisión/Bélgica, 298/86, Rec. p. 4343, apartado 10).
- 38 No obstante, el Tribunal de Justicia ha precisado que esta exigencia no puede llegar a imponer en todos los casos una coincidencia perfecta entre las disposiciones nacionales mencionadas en el dictamen motivado y las que aparecen en el recurso. Cuando, entre estas dos fases del procedimiento, se produce un cambio legislativo, basta efectivamente que el sistema establecido por la legislación aludida en el curso del procedimiento administrativo previo haya sido mantenido en su totalidad por las nuevas medidas adoptadas por el Estado miembro posteriormente al dictamen motivado y contra las que se dirige el recurso (sentencia de 17 de noviembre de 1992, Comisión/Grecia, C-105/91, Rec. p. I-5871, apartado 13).

- 39 Ahora bien, por las razones expuestas por el Sr. Abogado General en el punto 10 de sus conclusiones, esto es lo que sucede precisamente en el supuesto de la normativa griega sobre el impuesto especial adicional único tras las modificaciones de que fue objeto en 1994. De ello resulta que procede declarar la admisibilidad del segundo motivo de la Comisión en lo que atañe a la nueva versión de este impuesto.
- 40 Sobre el fondo, basta recordar que, tras la entrada en vigor de la Ley nº 2187/1994, las fórmulas de cálculo del valor fiscal de los automóviles de ocasión importados a efectos de la aplicación del impuesto especial adicional único son análogas a las aplicables en el impuesto especial sobre el consumo. De este modo, aquéllas también implican, por las razones expuestas en los apartados 14 a 19 de la presente sentencia, una tributación discriminatoria de estos automóviles.
- 41 En estas condiciones, procede acoger el segundo motivo formulado por la Comisión en aquello que atañe a las fórmulas de cálculo del impuesto especial adicional único para los automóviles de ocasión importados, en la versión de este impuesto vigente desde 1994.

Sobre el tercer motivo

- 42 Con su tercer motivo, la Comisión reprocha a la República Helénica el excluir los automóviles de ocasión, en todos los supuestos, de la aplicación de los tipos impositivos reducidos del impuesto especial sobre el consumo aplicables a los automóviles con tecnología anticontaminación.
- 43 Es sabido que un Estado miembro no puede otorgar ventajas fiscales a los automóviles menos contaminantes sin infringir el artículo 95 del Tratado si niega estas ventajas a los automóviles provenientes de otros Estados miembros que responden a los mismos criterios que los automóviles nacionales a los que se aplican dichas ventajas.

- 44 No obstante, el Gobierno helénico se ampara en una declaración recogida en el acta de una reunión del Consejo de Ministros de Medio Ambiente, celebrada los días 20 y 21 de diciembre de 1990, en la que, según este Gobierno, la Comisión reconocía los especiales problemas de contaminación que afronta la República Helénica y admitía las medidas fiscales controvertidas destinadas a favorecer la adquisición de vehículos nuevos y menos contaminantes.
- 45 A este respecto, debe subrayarse que dicha declaración no puede menoscabar en el alcance de una disposición del Tratado y que la Comisión no puede dar a un Estado miembro garantías relativas a la compatibilidad con el Tratado de una normativa fiscal nacional. Por lo demás, en la declaración aludida, la Comisión supe- ditaba su aprobación de las medidas nacionales a la condición de que éstas res- pectasen las disposiciones del Tratado, en particular, la prohibición de todo tipo de discriminación entre vehículos nacionales y vehículos importados.
- 46 El Gobierno helénico también alega que, la aplicación a los vehículos de ocasión importados de los tipos reducidos en el impuesto especial sobre el consumo exi- giría un control técnico individual de estos automóviles en el momento de su importación y que el establecimiento de este control se enfrenta, de momento, con graves dificultades prácticas.
- 47 Sin embargo, debe destacarse que, aun cuando se acreditara su existencia, dichas dificultades no pueden justificar la aplicación de tributos internos discriminatorios con respecto a los productos originarios de otros Estados miembros, contrarios al artículo 95 del Tratado (véanse, en este sentido, las sentencias, antes citadas, de 12 de mayo de 1992, Comisión/Grecia, apartado 24, y Nunes Tadeu, apartado 19).
- 48 Por consiguiente, procede acoger el tercer motivo de la Comisión.

- 49 Del conjunto de consideraciones precedentes resulta que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95 del Tratado CE, al determinar, a efectos del impuesto especial sobre el consumo y el impuesto especial adicional único, el valor fiscal de los automóviles de ocasión importados mediante la reducción del precio de venta de los automóviles nuevos correspondientes en un 5 % por año de antigüedad, porcentaje que no puede superar, en principio, el 20 %, y al excluir los automóviles de ocasión importados provistos de tecnología anticontaminación de la ventaja de los tipos reducidos aplicables a este tipo de vehículos en el impuesto especial sobre el consumo.

Costas

- 50 A tenor del apartado 3 del artículo 69 del Reglamento de Procedimiento, cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, el Tribunal podrá repartir las costas o decidir que cada parte abone sus propias costas. No obstante, por haber sido desestimados, en lo fundamental, los motivos formulados por la República Helénica, procede condenarla en costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

decide:

- 1) Declarar que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 95 del Tratado CE, al determinar, a efectos del impuesto especial sobre el consumo y el impuesto especial adicional

único, el valor fiscal de los automóviles de ocasión importados mediante la reducción del precio de venta de los automóviles nuevos correspondientes en un 5 % por año de antigüedad, porcentaje que no puede superar, en principio, el 20 %, y al excluir los automóviles de ocasión importados provistos de tecnología anticontaminación de la ventaja de los tipos reducidos aplicables a este tipo de vehículos en el impuesto especial sobre el consumo.

- 2) Desestimar el recurso en todo lo demás.
- 3) Condenar en costas a la República Helénica.

Gulmann

Wathelet

Moitinho de Almeida

Edward

Puissochet

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 23 de octubre de 1997.

El Secretario

El Presidente de la Sala Quinta

R. Grass

C. Gulmann