

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 29 de mayo de 1997 *

En el asunto C-389/95,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CÉ, por el Dioikitiko Protodikeio Thessalonikis (Grecia), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Siegfried Klattner

y

Elliniko Dimosio (Estado helénico),

una decisión prejudicial sobre la interpretación de la Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte (DO L 105, p. 59; EE 09/01, p. 156),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

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

* Lengua de procedimiento: griego.

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

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- En nombre del Sr. Klattner, por el Sr. Alexandros Tsamis y la Sra. Aikatereni Sgouridou, Abogados de Tesalónica;
- en nombre del Gobierno helénico, por el Sr. Georgios Kanellopoulos, Consejero Jurídico adjunto del Consejo Jurídico del Estado, y la Sra. Ioanna Galani-Maragkoudaki, Consejera Jurídica Especial adjunta del servicio especial de lo contencioso comunitario del Ministerio de Asuntos Exteriores, en calidad de Agentes;
- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por las Sras. Maria Patakia y Hélène Michard, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales del Sr. Klattner; del Gobierno helénico, y de la Comisión, expuestas en la vista de 23 de enero de 1997;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de marzo de 1997;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante resolución de 28 de febrero de 1995, recibida en el Tribunal de Justicia el 25 de enero de 1996, el Dioikitiko Protodikeio Thessalonikis planteó, con arreglo

al artículo 177 del Tratado CE, cuatro cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de la Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte (DO L 105, p. 59; EE 09/01, p. 156; en lo sucesivo, «Directiva»).

- 2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un recurso de anulación interpuesto por el Sr. Klattner contra la liquidación tributaria que le obligaba a pagar derechos de aduana, tributos y recargos por infringir el régimen nacional de importación temporal en franquicia para determinados medios de transporte.

- 3 Según su exposición de motivos, la Directiva está destinada a la supresión de los obstáculos derivados de los regímenes fiscales de los Estados miembros en materia de importación temporal de determinados medios de transporte en lo que se refiere a la libre circulación de las personas y a la constitución del mercado interior (véanse los considerandos primero y segundo de la Directiva).

- 4 En consecuencia, su artículo 1 exige a los Estados miembros que autoricen, en las condiciones que fija la Directiva, la importación temporal en régimen de franquicia de impuestos sobre el volumen de negocios, impuestos sobre consumos específicos, gravámenes sobre el consumo, así como de otros impuestos determinados (entre ellos, el impuesto de circulación establecido por la Ley griega nº 2367/53), para diversos medios de transporte procedentes de otro Estado miembro, entre ellos, los vehículos de motor destinados a circular por carretera. Para que se les aplique la franquicia, los medios de transporte mencionados en la Directiva deben haber sido adquiridos o importados en las condiciones generales de imposición del mercado interior de un Estado miembro y no haber sido objeto, por razón de exportación, de alguna exención o devolución de los impuestos sobre el volumen de negocios, impuestos sobre consumos específicos o de cualquier otro gravamen sobre el consumo.

- 5 El artículo 3 de la Directiva, relativo a la «Importación temporal de ciertos medios de transporte para uso privado», dispone lo siguiente:

«La importación temporal de vehículos de turismo [...] en régimen de franquicia de los impuestos contemplados en el artículo 1 se autorizará por un espacio de tiempo, continuado o no, que no exceda de seis meses por período de doce meses, en las condiciones siguientes:

a) el particular que importe estos bienes deberá:

aa) tener su residencia normal en un Estado miembro distinto del de la importación temporal;

bb) utilizar estos medios de transporte para su uso privado;

b) los medios de transporte no podrán ser cedidos ni alquilados en el Estado miembro de importación temporal, ni prestados a un residente de este Estado. [...]»

El apartado 1 del artículo 9 dispone:

«Los Estados miembros podrán mantener o establecer regímenes más liberales que los contemplados en la presente Directiva. En particular, podrán autorizar, a instancia del importador, la importación temporal por períodos más largos que los contemplados en el artículo 3 y en el apartado 2 del artículo 4. En este último caso, los Estados miembros podrán percibir los impuestos mencionados en el Anexo por períodos superiores a los establecidos en la presente Directiva.

[...]»

- 6 Mediante la Orden del Ministerio de Hacienda n° D-1254/141, de 1 de noviembre de 1984, modificada por la Orden del Ministerio de Hacienda n° D-247/13, de 1 de marzo de 1988 (en lo sucesivo, «Orden Ministerial»), el Derecho interno se adaptó a la Directiva.
- 7 El apartado 1 del artículo 1 de dicha Orden Ministerial autoriza la importación temporal en Grecia «sin recaudación de derechos de aduana ni de otros tributos, de los medios de transporte de uso privado [...] destinados a permanecer temporalmente en el país y ser luego reexportados dentro del plazo previsto en cada caso».
- 8 La franquicia se concede por seis meses, consecutivos o no, dentro de un período de doce meses. Este período podrá prorrogarse por otros nueve meses (apartado 2 del artículo 4).
- 9 Con arreglo al apartado 4 del artículo 8 de la Orden Ministerial, está prohibida la importación temporal en régimen de franquicia de un segundo medio de transporte por la misma persona.
- 10 Según el apartado 7 del artículo 10 de la Orden Ministerial, por infringir esta última disposición «se devengarán inmediatamente los derechos de aduana y otros tributos que correspondan a los medios de transporte y bienes de uso personal en la fecha de comprobarse la infracción, así como un recargo equivalente al 100% de los referidos derechos de aduana y demás tributos».
- 11 El Sr. Klattner, residente en Alemania, importó en Grecia, donde vive regularmente, un primer vehículo de turismo, desde el 27 de noviembre de 1989 hasta el 30 de abril de 1990, y, posteriormente, un segundo vehículo de turismo, desde el 14 de abril de 1990 hasta el 16 de julio de 1991, por los que se acogió al régimen de franquicia establecido por la Orden Ministerial.

- 12 La liquidación tributaria controvertida fue girada como consecuencia de un control efectuado el 16 de julio de 1991 por la administración de aduanas de Doirani cuando el Sr. Klattner trataba de reimportar su segundo vehículo en régimen de franquicia. Se le imputaron, como simples infracciones aduaneras, las siguientes: por una parte, haber hecho circular en Grecia dos vehículos de turismo de uso privado durante un mismo período de 16 días (desde el 14 hasta el 30 de abril de 1990); por otra, haber hecho circular, mediante sucesivas autorizaciones, un vehículo de turismo durante un período que excede en 134 días del período legal. Con arreglo a las disposiciones del artículo 10 de la Orden Ministerial, dicha liquidación impuso al Sr. Klattner el pago de 21.043.856 DR en concepto de derechos de aduana, otros tributos y recargo, así como el pago de 29.430 DR por impuesto de circulación.
- 13 El Sr. Klattner solicitó al Dioikitiko Protodikeio Thessalonikis que anulara dicha liquidación tributaria basándose en que la prohibición que figura en el apartado 4 del artículo 8 de la Orden Ministerial era contraria a las disposiciones de la Directiva.
- 14 Por albergar dudas sobre la compatibilidad de determinadas disposiciones de la Orden Ministerial con la Directiva, el órgano jurisdiccional nacional decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) En el marco de la importación temporal de ciertos medios de transporte para uso privado en el interior de la Comunidad, en el sentido del artículo 3 de la Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, ¿se ha de conceder la franquicia para un único vehículo de turismo o también para más de uno? ¿Establece la referida Directiva efectivamente una distinción en cuanto al número de vehículos de turismo que se pueden importar temporalmente en régimen de franquicia según que se destinen a uso privado o a uso profesional?
- 2) ¿Establece dicha Directiva una obligación concreta a cargo de las autoridades helénicas de no restringir legalmente la importación temporal paralela o simultánea en régimen de franquicia de más de un vehículo de turismo para uso privado por parte de la misma persona? ¿Puede el justiciable invocar frente a la Administración ante el órgano jurisdiccional nacional las disposi-

ciones de los artículos 3 y 9 de dicha Directiva, alegando que es incompatible con ellas una norma contenida en una disposición legal?

- 3) ¿Es compatible con el objetivo y con las disposiciones de la referida Directiva que el legislador nacional establezca que en el caso de que se infrinjan determinadas disposiciones (como las del apartado 4 del artículo 8, que no autoriza la importación de un segundo medio de transporte por la misma persona) de la Orden Ministerial promulgada para adaptar el Derecho interno a las disposiciones de la Directiva, se exija el pago inmediato de los correspondientes derechos de aduana y demás tributos, así como un recargo del mismo importe, en la medida en que se haya acreditado que se trata de una importación temporal y no definitiva del vehículo de turismo?

- 4) ¿Es conforme con el principio comunitario de proporcionalidad recaudar además, en el supuesto antes indicado, un recargo por importe igual al 100 % de los correspondientes derechos de aduana y demás tributos, con independencia del tiempo de permanencia del segundo vehículo de turismo en el territorio helénico?»

Sobre la primera cuestión

- 15 A través de su primera cuestión, el Juez nacional pide que se dilucide esencialmente si las disposiciones del artículo 3 de la Directiva deben interpretarse en el sentido de que la franquicia allí prevista puede concederse para más de un vehículo de turismo por persona.

- 16 El Sr. Klattner y la Comisión sostienen que el artículo 3 de la Directiva no limita el número de vehículos de turismo que pueden importarse en régimen de franquicia. Por un lado, alegan que la mayor parte de las versiones lingüísticas de la Directiva utilizan el plural para designar los medios de transporte que pueden ser importados en régimen de franquicia. Por otro lado, alegan que una limitación del número de

vehículos de turismo que puedan importarse en dicho régimen podría obstaculizar la libre circulación de las personas en el interior de la Comunidad y favorecer los casos de doble imposición. La Comisión añade que es posible limitar los riesgos de fraude fiscal a través de medidas menos restrictivas, especialmente, mediante el estampado de sellos en los pasaportes de las personas que soliciten la franquicia.

- 17 Por el contrario, el Gobierno helénico sostiene que el artículo 3 de la Directiva debe interpretarse en el sentido de que la franquicia sólo puede concederse para un único vehículo de turismo por persona. En su opinión, dicha interpretación resulta en primer lugar del propio tenor literal del artículo 3, leído en relación los artículos 4 y 5 de la Directiva. Alega en particular que el uso del plural en el artículo 3 se justifica por el hecho de que allí se mencionan varias categorías de medios de transporte. Según dicho Gobierno, esta interpretación también se justifica por el hecho de que la Directiva no instauró las condiciones de una libre circulación de vehículos en el interior de la Comunidad y limitó la franquicia a las importaciones de vehículos destinados a uso privado. Por último, el Gobierno helénico alega que limitar la cantidad de vehículos que pueden importarse en régimen de franquicia responde a la preocupación de evitar el fraude fiscal y las perturbaciones en el mercado nacional de los vehículos nuevos o usados.
- 18 En primer lugar, procede señalar que la Directiva no limita expresamente el número de vehículos de turismo ni siquiera la cantidad de medios de transporte que pueden importarse en régimen de franquicia.
- 19 Dicha limitación tampoco resulta del tenor literal del artículo 3 de la Directiva.
- 20 En efecto, los bienes que pueden ser importados para uso privado en régimen de franquicia están designados de forma no limitativa en la mayoría de las versiones lingüísticas y, en particular, en la versión griega de dicho artículo («indførsel af private køretøjer», «Einfuhr von Personenfahrzeugen», «importación [...] de vehículos de turismo», «importation [...] des véhicules de tourisme», «importazione [...]

dei veicoli da turismo», «εισαγωγή επιβατικών οχημάτων», «invoer van personen-voertuigen», «importação [...] de veículos de turismo», «yksityisajoneuvot on maahantuotaessa»).

- 21 No puede prosperar la alegación del Gobierno helénico de que dicha limitación se deduce, por analogía, de la redacción elegida para los artículos 4 y 5 de la Directiva, relativos, respectivamente, a las importaciones temporales de vehículos de turismo para uso profesional o para determinados usos particulares.
- 22 Además del hecho de que dichas disposiciones se aplican a casos de importación distintos de los mencionados en el artículo 3 de la Directiva, se desprende, tanto del sistema general de dichos artículos como de los términos empleados en las diferentes versiones lingüísticas de la Directiva, que la palabra «un», utilizada en las versiones española y francesa, así como la palabra «um», en la versión portuguesa, y la palabra «a», en la versión inglesa, no pueden ser interpretadas, como sostiene el Gobierno helénico, en el sentido de que la franquicia sólo puede concederse para un único vehículo.
- 23 Una limitación del número de vehículos importados que pueden importarse en régimen de franquicia tampoco resulta de los objetivos perseguidos por la Directiva.
- 24 En efecto, la Directiva fue adoptada sobre la base del artículo 99 del Tratado CEE y tiene por finalidad la supresión de los obstáculos al establecimiento de un mercado interior que resultan de los regímenes fiscales aplicables a la importación temporal de determinados medios de transporte para uso privado o profesional (sentencia de 2 de agosto de 1993, Comisión/Grecia, C-9/92, Rec. p. I-4467, apartado 6).
- 25 Como ya declaró el Tribunal de Justicia, las disposiciones de la Directiva deben interpretarse a la luz de los objetivos fundamentales perseguidos mediante el

esfuerzo de armonización en materia de IVA, como son especialmente la promoción de la libre circulación de personas y de mercancías y la prevención de los casos de doble imposición (sentencias de 3 de octubre de 1985, Profant, 249/84, Rec. p. 3237, apartado 25; de 6 de julio de 1988, Ledoux, 127/86, Rec. p. 3741, apartado 11, y de 23 de abril de 1991, Ryborg, C-297/89, Rec. p. I-1943, apartado 13). En particular, procede tener en cuenta el hecho de que, según los considerandos de la Directiva, la libre circulación de residentes comunitarios en el interior de la Comunidad se ve perturbada por los regímenes fiscales aplicados a la importación temporal de ciertos medios de transporte de uso privado o profesional y que la supresión de los obstáculos derivados de estos regímenes fiscales es particularmente necesaria para la constitución de un mercado económico que tenga características análogas a las de un mercado interior (sentencia Ryborg, antes citada, apartado 14).

26 Pues bien, limitar la cantidad de vehículos que pueden importarse en régimen de franquicia puede obstaculizar la libre circulación de los residentes en el interior de la Comunidad que, por el contrario, la Directiva tiene el objetivo de facilitar. En efecto, una misma persona puede tener necesidad de importar temporalmente otros vehículos u otros medios de transporte para uso privado, en particular, como destacó el Sr. Abogado General en los puntos 26 y 27 de sus conclusiones, cuando deba utilizar otros medios de transporte para retornar a su Estado, por ejemplo, como consecuencia de una enfermedad, una avería o un accidente o, más en general, cuando posea varios vehículos destinados a su uso personal o al de los miembros de su familia. El propio Gobierno helénico admite que, en casos determinados, debe poder concederse la franquicia para un segundo vehículo.

27 Si bien es cierto que, como subraya el mencionado Gobierno, la posibilidad de importar en régimen de franquicia más de un vehículo puede aumentar los riesgos de fraude y, en determinados Estados miembros como la República Helénica donde los vehículos usados tienen un coste elevado, los riesgos de perturbación del mercado nacional, no es menos cierto que, como destacó la Comisión, existen diversos medios de control para limitar dichos riesgos, en particular, mediante el estampado de sellos en los documentos del propietario del vehículo.

- 28 Además, si bien la posibilidad de importación en régimen de franquicia no está limitada a un número determinado de vehículos por persona, debe no obstante satisfacer diversas exigencias relativas, en particular, al carácter «temporal» de la importación y al uso «privado» del vehículo, es decir, según la letra d) del artículo 2 de la Directiva, «distinto del profesional».
- 29 En estas circunstancias, procede responder a la primera cuestión que el artículo 3 de la Directiva debe interpretarse en el sentido de que el régimen de franquicia por él previsto puede ser concedido para más de un vehículo de turismo por persona.

Sobre la segunda cuestión

- 30 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión, debe entenderse la segunda cuestión en el sentido de que pide que se dilucide si el artículo 3 de la Directiva tiene efecto directo y genera, en favor de los particulares, derechos que éstos pueden invocar frente a un Estado miembro que no haya adaptado su Derecho interno a la Directiva o lo haya adaptado de forma incorrecta, y que los órganos jurisdiccionales nacionales están obligados a salvaguardar.
- 31 El Sr. Klattner, el Gobierno helénico y la Comisión estiman que el artículo 3 de la Directiva, que es incondicional y suficientemente preciso, puede ser directamente invocado frente a un Estado miembro.
- 32 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia (véanse, en particular, las sentencias de 19 de enero de 1982, Becker, 8/81, Rec. p. 53, apartado 25, y de 17 de septiembre de 1996, Cooperativa Agrícola Zootécnica S. Antonio y otros, asuntos acumulados C-246/94, C-247/94, C-248/94 y C-249/94, Rec. p. I-4373, apartado 17), cuando las disposiciones de una Directiva, desde el punto de vista de su

contenido, no estén sujetas a condición alguna y sean lo suficientemente precisas, los particulares están legitimados para invocarlas ante los órganos jurisdiccionales nacionales contra el Estado miembro, bien cuando éste no adapte el Derecho nacional a la Directiva en el plazo señalado, bien cuando proceda a una adaptación incorrecta.

- 33 Una disposición comunitaria es incondicional cuando enuncia una obligación que no está sujeta a ningún requisito ni supeditada, en su ejecución o en sus efectos, a que se adopte ningún acto de las Instituciones de la Comunidad o de los Estados miembros (véanse, en particular, las sentencias de 3 de abril de 1968, *Molkerei-Zentrale Westfalen Lippe*, 28/67, Rec. p. 211 y ss., especialmente p. 226, y *Cooperativa Agrícola Zootecnica S. Antonio* y otros, antes citada, apartado 18). Es lo suficientemente precisa para ser invocada por un justiciable y aplicada por el Juez cuando establece una obligación en términos inequívocos (véanse, en particular, las sentencias de 26 de febrero de 1986, *Marshall*, 152/84, Rec. p. 723, apartado 52, y *Cooperativa Agrícola Zootecnica S. Antonio* y otros, antes citada, apartado 19).
- 34 El artículo 3 de la Directiva presenta precisamente dichas características. En efecto, enuncia la obligación incondicional e inequívoca de los Estados miembros de conceder el régimen de franquicia a los particulares que importen temporalmente determinados medios de transporte destinados a uso privado, con las salvedades por él previstas.
- 35 En estas circunstancias, procede responder a la segunda cuestión que el artículo 3 de la Directiva tiene efecto directo y genera, en favor de los particulares, derechos que éstos pueden invocar frente a un Estado miembro que no haya adaptado su Derecho interno a la Directiva o lo haya adaptado de forma incorrecta, y que los órganos jurisdiccionales nacionales tienen la obligación de salvaguardar.

Sobre las cuestiones tercera y cuarta

- 36 A través de sus dos últimas cuestiones, el Juez nacional pide que se dilucide si las disposiciones de la Directiva o el principio de proporcionalidad se oponen a una normativa nacional que prevé la exigibilidad inmediata de los derechos de aduana y de los tributos aplicables, así como el pago de un recargo de importe equivalente al de dichos derechos y tributos cuando se importe temporalmente en régimen de franquicia un segundo vehículo de turismo.
- 37 El Sr. Klattner y la Comisión sostienen en primer lugar que un Estado miembro no puede sancionar la importación temporal de un segundo vehículo, como lo hace la normativa helénica, sin infringir las disposiciones de la Directiva. El Sr. Klattner añade que las sanciones previstas por la legislación helénica son desproporcionadas en relación con la infracción por él cometida. Por su parte, la Comisión estima que una normativa nacional no puede imponer el pago de derechos de aduana para la importación de vehículos de origen comunitario, como es el caso del litigio principal, y que no puede exigir el pago inmediato de tributos que normalmente sólo se devengan para las infracciones cuyo efecto sea suprimir el carácter temporal de la importación. Por último, la Comisión alega que las sanciones aplicables a los vehículos importados no deben ser mucho más severas que las aplicables a los vehículos nacionales.
- 38 A este respecto, basta destacar que una normativa nacional no puede sancionar la importación temporal de un segundo vehículo para uso privado, autorizada por el artículo 3 de la Directiva, sin perjudicar los efectos de dicha Directiva.
- 39 Por consiguiente, procede responder a las cuestiones tercera y cuarta que el artículo 3 de la Directiva debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional que prevé la exigibilidad inmediata de los derechos de aduana y de los tributos aplicables, así como el pago de un recargo de importe equivalente al de dichos derechos y tributos, cuando se importe temporalmente en régimen de franquicia un segundo vehículo de turismo.

Costas

- 40 Los gastos efectuados por el Gobierno helénico 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 en el 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 Dioikitiko Protodikeio Thessalonikis mediante resolución de 28 de febrero de 1995, declara:

- 1) El artículo 3 de la Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte, debe interpretarse en el sentido de que el régimen de franquicia por él previsto puede ser concedido para más de un vehículo de turismo por persona.
- 2) El artículo 3 de la Directiva 83/182 tiene efecto directo y genera, en favor de los particulares, derechos que éstos pueden invocar frente a un Estado miembro que no haya adaptado su Derecho interno a la Directiva, o que lo haya adaptado de forma incorrecta, y que los órganos jurisdiccionales nacionales tienen la obligación de salvaguardar.

- 3) El artículo 3 de la Directiva 83/182 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional que prevé la exigibilidad inmediata de los derechos de aduana y de los tributos aplicables, así como el pago de un recargo de importe equivalente al de dichos derechos y tributos, cuando se importe temporalmente en régimen de franquicia un segundo vehículo de turismo.

Moitinho de Almeida

Gulmann

Edward

Puissochet

Jann

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 29 de mayo de 1997.

El Secretario

El Presidente de la Sala Quinta

R. Grass

J.C. Moitinho de Almeida