

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 15 de junio de 1999 *

En el asunto C-421/97,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE (actualmente, artículo 234 CE), por el tribunal de grande instance de Meaux (Francia), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante este órgano jurisdiccional entre

Yves Tarantik

y

Direction des services fiscaux de Seine-et-Marne,

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 95 del Tratado CE (actualmente artículo 90 CE, tras su modificación),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

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

* Lengua de procedimiento: francés.

Abogado General: Sr. F.G. Jacobs;

Secretario: Sr. H. von Holstein, Secretario adjunto;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- En nombre del Sr. Tarantik, por M^e G. Le Glaunec, Abogado de París;
- en nombre del Gobierno francés, por la Sra. K. Rispal-Bellanger, sous-directeur du droit économique international et droit communautaire de la direction des affaires juridiques del ministère des Affaires étrangères, y el Sr. R. Nadal, secrétaire adjoint des affaires étrangères de la misma Dirección, en calidad de Agentes;
- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por la Sra. H. Michard y el Sr. E. Traversa, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales del Sr. Tarantik, representado por M^{es} G. Le Glaunec y F. Naïm, Abogado de París, asistidos por el Sr. J. Perrotin, ingeniero consultor; del Gobierno francés, representado por el Sr. R. Nadal, y de la Comisión, representada por la Sra. H. Michard, expuestas en la vista de 25 de noviembre de 1998;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 28 de enero de 1999;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante resolución de 13 de noviembre de 1997, recibida en el Tribunal de Justicia el 11 de diciembre siguiente, el tribunal de grande instance de Meaux planteó al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE (actualmente, artículo 234 CE), una cuestión prejudicial sobre la interpretación del artículo 95 del Tratado CE (actualmente artículo 90 CE, tras su modificación).
- 2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un litigio entre el Sr. Tarantik y la direction des services fiscaux de Seine-et-Marne en relación con la providencia de apremio emitida por la Administración de Hacienda por impago del impuesto de cuota variable sobre los vehículos de motor correspondiente a 1995/1996.
- 3 En Francia los artículos 1599 C a 1599 J del code général des impôts establecen un impuesto de cuota variable sobre los vehículos de motor. Los tramos impositivos, que comprenden varias potencias fiscales, se determinan por vía legislativa; a cada uno de los tramos corresponde un coeficiente. La cuota variable del impuesto se obtiene multiplicando la tarifa básica, aprobada cada año por los conseillers généraux (Consejeros generales) de los diferentes departamentos, por los coeficientes correspondientes al tramo impositivo de que se trate.
- 4 Por consiguiente, el sistema francés de tributación de los vehículos de motor se basa en la determinación de la potencia administrativa de los automóviles particulares. El sistema aplicable cuando ocurrieron los hechos del asunto principal puede exponerse como se indica a continuación, debiendo puntualizarse que las modificaciones operadas por la circular n° 98-58, de 3 de julio de 1998, que regula el cálculo de la potencia fiscal de los vehículos nuevos vendidos a

partir del 1 de julio de 1998, son posteriores a los hechos del litigio principal y, por lo tanto, no serán objeto de examen.

- 5 En la época de los hechos del procedimiento principal el método de cálculo de la potencia fiscal estaba regulado esencialmente por la circular de 28 de diciembre de 1956 (JORF de 22 de enero de 1957, p. 910; en lo sucesivo, «circular de 1956») y la circular n° 77-191, de 23 de diciembre de 1977 (JORF de 8 de febrero de 1978, p. 1052), en su versión modificada por las circulares n° 87-56, de 24 de junio de 1987, y n° 88-04, de 12 de enero de 1988 (en lo sucesivo, «circular de 1977»). Dichas circulares fueron objeto de convalidación legislativa, con efecto retroactivo, con arreglo al artículo 35 del texto corregido de la Ley de Presupuestos Generales para 1993 (Ley n° 93-859, de 22 de junio de 1993; JORF de 23 de junio de 1993, p. 8815).
- 6 La fórmula para calcular la potencia administrativa resultante de la circular de 1956 se basa únicamente en la cilindrada del vehículo.
- 7 La circular de 1977 estableció, a partir del 1 de enero de 1978, una nueva fórmula para calcular la potencia administrativa de los vehículos de motor que incluye diversos parámetros además de la cilindrada, particularmente la circunferencia de los neumáticos y la desmultiplicación de las distintas relaciones de las cajas de cambios manuales de 4 y 5 marchas y de las cajas de cambios automáticas de 3 y 4 marchas. La fórmula fue modificada por la circular n° 88-04, de 12 de enero de 1988, que suprimió el límite de un parámetro utilizado para calcular la potencia administrativa; sin embargo, de la circular n° 91-71, de 20 de septiembre de 1991 (en lo sucesivo, «circular de 1991»), resulta que la antigua fórmula sigue siendo de aplicación a determinados vehículos autorizados con carácter individual.
- 8 Debe indicarse que, según la Comisión, que no ha sido contradicha sobre el particular, el resultado de la aplicación de la fórmula que figura en la circular de 1977 es, por regla general, el de conferir una potencia fiscal inferior en 2 CV aproximadamente a la que resulta de la aplicación de la fórmula establecida en la circular de 1956. Dicha diferencia influye en la cuota variable del impuesto así como, según lo señalado por la Comisión en la vista, sin tampoco haber sido

contradicha, en el importe de las primas del seguro, las cuales se calculan sobre la base de la potencia administrativa de los vehículos.

- 9 El modo de autorización de los vehículos constituye uno de los criterios que determinan la norma aplicable.

- 10 Así pues, por regla general, la circular de 1956 se aplica a todos los vehículos de motor autorizados antes del 1 de enero de 1978, tanto si lo fueron por modelo o con carácter individual. Se aplica asimismo a todos los vehículos autorizados con carácter individual entre el 1 de enero de 1978 y el 23 de junio de 1987, así como a los vehículos autorizados con carácter individual a partir del 24 de junio de 1987 que no se ajusten a un modelo autorizado o que, a efectos de potencia administrativa, no se reconozca que son equivalentes a un modelo autorizado, cuya potencia administrativa haya sido calculada de conformidad con la circular de 1977.

- 11 Debe añadirse que en la vista se ha revelado que, según parece, la fórmula establecida en la circular de 1956 se aplica también a los vehículos particulares autorizados por modelo a partir del 1 de enero de 1978, siempre que se haya autorizado un modelo comparable antes del 1 de enero de 1978.

- 12 En relación con la circular de 1977, en principio, ésta se aplica a los vehículos particulares autorizados por modelo desde el 1 de enero de 1978, así como a los vehículos particulares autorizados con carácter individual desde el 24 de junio de 1987 y que se ajusten a un modelo autorizado o que, a efectos de potencia administrativa, sean considerados equivalentes a un modelo autorizado cuya potencia administrativa se haya calculado de conformidad con la circular de 1977. A este respecto debe señalarse que el Gobierno francés no ha podido indicar al Tribunal de Justicia los criterios que permiten reconocer dicha equivalencia.

- 13 En consecuencia, resulta que el sistema de tributación francés se caracteriza por la coexistencia de dos métodos principales y diferentes de cálculo de la potencia administrativa de los vehículos particulares.
- 14 El Sr. Tarantik es propietario de un vehículo de la marca Jaguar, modelo XJ 6 4L2, que fue puesto en circulación por primera vez el 11 de abril de 1979. La Administración tributaria fijó la potencia fiscal de dicho vehículo en 24 CV, con arreglo al método de cálculo establecido por la circular de 1956.
- 15 El 6 de febrero de 1996 el Sr. Tarantik fue multado por no llevar el distintivo fiscal correspondiente al ejercicio 1995/1996, que se había negado a comprar. El 9 de mayo de 1996 el receveur principal de Bussy Saint-Georges remitió al Sr. Tarantik una providencia de apremio por importe de 19.325 FF, a saber, 6.569 FF en concepto de cuota del impuesto y 12.756 FF en concepto de multa y recargo, que el Sr. Tarantik impugnó ante la Administración tributaria.
- 16 Dado que su solicitud fue desestimada, el Sr. Tarantik demandó a la direction des services fiscaux de Seine-et-Marne ante el tribunal de grande instance de Meaux. Alegó que el Tribunal de Justicia había declarado en varias ocasiones que las disposiciones fiscales relativas al impuesto de cuota variable sobre los vehículos de motor eran incompatibles con el Derecho comunitario, que, a pesar de las modificaciones que se habían hecho en el ínterin, seguían siendo discriminatorias en virtud del Derecho comunitario y que, por lo tanto, procedía declarar su inaplicabilidad.
- 17 La direction des services fiscaux de Seine-et-Marne pidió al tribunal de grande instance que desestimara el recurso del Sr. Tarantik por cuanto las citadas disposiciones fiscales eran conformes al Derecho comunitario.

- 18 En estas circunstancias, el tribunal de grande instance decidió suspender el procedimiento y plantear la siguiente cuestión prejudicial:

«Considerando la fecha de autorización del vehículo Jaguar del demandante, de una potencia fiscal de 24 CV, con matrícula 197 AT 77, y puesto en circulación el 11 de abril de 1979, y habida cuenta de las representaciones gráficas y evoluciones de la tributación presentadas por el demandante, por una parte, y de las observaciones de la Administración de Hacienda francesa, por otra, ¿se ajusta el sistema de tributación aplicado a criterios objetivos exentos de todo efecto discriminatorio prohibido por el artículo 95 del Tratado CEE?, y, en particular:

- ¿es o no discriminatorio el coeficiente de progresividad existente entre el tramo impositivo en el que se incluye un vehículo importado de más de 18 CV y el tramo en el que se incluye un vehículo similar de 15-16 CV?
- las circulares de 28 de diciembre de 1956, de 23 de diciembre de 1977, de 24 de junio de 1987, de 12 de enero de 1988 y de 20 de septiembre de 1991, convalidadas retroactivamente por el artículo 35 de la Ley modificada de Presupuestos, de 22 de junio de 1993, ¿tienen por efecto convertir el impuesto en discriminatorio en detrimento de los propietarios de un vehículo no homologado en Francia, es decir, autorizado con carácter individual?
- en caso de respuesta afirmativa, ¿puede el propietario de un vehículo tipo de una potencia superior a 100 kW invocar lo anterior para mantener, sobre la base de principios generales del Derecho comunitario, tales como la igualdad ante las cargas públicas, y de las disposiciones del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de sus Protocolos, que el impuesto es contrario a Derecho por ser discriminatorio y no equitativo?»

- 19 Esta cuestión se divide en tres partes que deben ser examinadas separadamente.

Sobre la primera parte de la cuestión prejudicial

- 20 Mediante la primera parte de su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pide, fundamentalmente, que se dilucide si un sistema como el sistema de tributación controvertido en el asunto principal produce efectos discriminatorios para vehículos importados o efectos protectores para los vehículos de fabricación nacional similares, incompatibles con el párrafo primero del artículo 95 del Tratado, a causa del incremento del coeficiente de progresividad del impuesto, particularmente en relación con el que existe entre el tramo impositivo de 15-16 CV, por una parte, y los tramos impositivos superiores a 18 CV, en los que sólo están incluidos los vehículos importados, por otra.
- 21 Debe recordarse al respecto que en la sentencia de 30 de noviembre de 1995, Casarin (C-113/94, Rec. p. I-4203), ya se pidió al Tribunal de Justicia que se pronunciara con carácter prejudicial sobre la compatibilidad con el artículo 95 del Tratado de una normativa nacional relativa al impuesto sobre los vehículos de motor, como la normativa francesa, que para los tramos impositivos superiores a 19 CV, en los que no está incluido ningún vehículo de fabricación nacional, establece un aumento del impuesto cuya progresividad es más pronunciada que la de los tramos impositivos comprendidos entre 15-16 CV y 17-18 CV, que incluyen vehículos de fabricación nacional que pueden considerarse productos similares a los vehículos importados de más de 19 CV.
- 22 En el apartado 22 de la sentencia Casarin, antes citada, el Tribunal de Justicia puntualizó que, a fin de determinar si el aumento del coeficiente de progresividad del impuesto de cuota variable más allá del límite de los 18 CV produce un efecto discriminatorio o protector en el sentido del artículo 95 del Tratado, es necesario analizar si dicho aumento puede impulsar al consumidor a renunciar a la compra de automóviles de una potencia fiscal superior a 18 CV, que son todos de fabricación extranjera, en provecho de los automóviles de fabricación nacional.
- 23 A este respecto, en los apartados 23 a 25 de la sentencia Casarin, antes citada, el Tribunal de Justicia señaló que, suponiendo que el aumento del coeficiente aplicado a los automóviles de una potencia fiscal superior a 18 CV impulse,

efectivamente, a algunos consumidores a renunciar a la compra de estos automóviles, dichos consumidores elegirán un modelo del tramo impositivo inmediatamente inferior, el de 17-18 CV, o incluso un modelo del tramo de 15-16 CV. Pues bien, en la época en que ocurrieron los hechos que dieron lugar al asunto Casarin, estos dos tramos impositivos comprendían a la vez automóviles importados y automóviles de fabricación nacional, siendo, no obstante, la mayoría de los vehículos comprendidos en el tramo de 17-18 CV de fabricación extranjera, y la mayoría de los comprendidos en el tramo de 16-17 CV de fabricación nacional.

- 24 Asimismo, el Tribunal de Justicia declaró en la misma sentencia, por una parte, que los consumidores podían elegir, en el tramo de 15-16 CV, entre un amplio abanico de vehículos importados y que, por otra parte, el coeficiente de progresividad entre el tramo de 12-14 CV y el de 15-16 CV era idéntico en números redondos al comprendido entre el tramo de 15-16 CV y el de 17-18 CV, de modo que los consumidores que buscaban un automóvil de categoría superior no se veían incitados por esta razón a adquirir un automóvil comprendido en el tramo de 15-16 CV. De ello infirió que, en un sistema como el resultante, en la época de los hechos que originaron el asunto Casarin, antes citado, de la normativa francesa reguladora del impuesto sobre los vehículos de motor, el aumento del coeficiente de progresividad para los tramos superiores a 18 CV no podía producir el efecto de favorecer la venta de vehículos de fabricación nacional.
- 25 En consecuencia, en el asunto Casarin, antes citado, el Tribunal de Justicia declaró que el artículo 95 del Tratado no se opone a la aplicación de una normativa nacional en materia de impuesto sobre los vehículos de motor que prevé un aumento del coeficiente de progresividad, como el establecido por la normativa francesa en la materia, dado que dicho aumento no produce el efecto de favorecer la venta de vehículos de fabricación nacional en relación con la de vehículos importados de otros Estados miembros.
- 26 Mientras que en la sentencia Casarin, antes citada, se analizó la progresividad del impuesto entre, por una parte, los tramos de 15-16 CV y 17-18 CV y, por otra, los tramos impositivos superiores a 18 CV, en el presente asunto, la primera parte de la cuestión prejudicial se refiere específicamente a la progresividad del impuesto entre, por una parte, únicamente el tramo de 15-16 CV y, por otra, los tramos superiores a 18 CV (a saber, los tramos de 19-20 CV, 21-22 CV y 23 y más CV).

- 27 En estas circunstancias, para apreciar el carácter discriminatorio o protector, en el sentido del artículo 95 del Tratado, del sistema de tributación controvertido en el asunto principal, corresponde al Juez nacional determinar cuáles son los vehículos incluidos en el tramo de 15-16 CV que pueden ser considerados similares, en el sentido del párrafo primero del artículo 95 del Tratado, a los vehículos importados de otros Estados miembros incluidos en un tramo superior a 18 CV y, más concretamente, a los vehículos, como el del demandante en el procedimiento principal, cuya potencia fiscal es de 24 CV.
- 28 A este respecto, debe recordarse que del apartado 15 de la sentencia Casarini, antes citada, que se remite al punto 20 de las conclusiones del Abogado General, se desprende que unos productos, como los vehículos, son similares en el sentido del párrafo primero del artículo 95 del Tratado si sus características y las necesidades a las que responden los colocan en una relación de competencia. Como resulta del punto 18 de las conclusiones del Abogado General en el mismo asunto, con respecto a vehículos automóviles, el grado de competencia entre dos modelos depende de la medida en que ambos responden a diversas exigencias, en particular, en materia de precios, dimensiones, confort, prestaciones, consumo, duración, fiabilidad.
- 29 Debe señalarse que los vehículos de gran cilindrada, es decir, de una potencia fiscal superior a 18 CV, objeto de un impuesto superior al que se aplica a los vehículos de fabricación nacional o extranjera incluidos en el tramo de 15-16 CV, tienen, por regla general, un precio considerablemente superior al de los vehículos del tramo de 15-16 CV. En consecuencia, todos los vehículos incluidos en el tramo impositivo de 15-16 CV no constituyen necesariamente productos similares, en el sentido del párrafo primero del artículo 95 del Tratado, a los vehículos incluidos en los tramos superiores a 18 CV, debiendo establecerse la comparación más específicamente entre los vehículos incluidos en el tramo de 15-16 CV y los incluidos en el tramo de 23 y más CV.
- 30 Además, debe puntualizarse que, contrariamente al tramo de 15-16 CV, los tramos superiores a 18 CV agrupan exclusivamente vehículos importados. En efecto, de las observaciones del demandante en el procedimiento principal, que no han sido rebatidas sobre este extremo, se desprende que no existe ningún vehículo de fabricación nacional incluido en dichos tramos.

31 En caso de que determinados vehículos incluidos en el tramo de 15-16 CV puedan considerarse similares a los vehículos incluidos en los tramos superiores a 18 CV y, más concretamente, en el de 23 y más CV, corresponderá al Juez remitente analizar si, entre los vehículos del tramo de 15-16 CV considerados similares, los consumidores pueden elegir entre una amplia gama de vehículos importados, de modo que el aumento del coeficiente de progresividad entre el tramo de 15-16 CV y los tramos superiores a 18 CV y, más concretamente, el de 23 y más CV, no produce el efecto de favorecer la venta de vehículos de fabricación nacional.

32 Atendidas las consideraciones que preceden, debe responderse a la primera parte de la cuestión prejudicial que una normativa nacional en materia de impuesto sobre los vehículos de motor, como la controvertida en el asunto principal, debido al aumento del coeficiente de progresividad del impuesto entre el tramo impositivo de 15-16 CV, por una parte, y los tramos impositivos superiores a 18 CV, en los que únicamente se incluyen vehículos importados, por otra, no produce efectos discriminatorios o protectores incompatibles con el párrafo primero del artículo 95 del Tratado, en la medida en que:

— ya los vehículos incluidos en el tramo impositivo de 15-16 CV no pueden ser considerados productos similares, en el sentido de la citada disposición, a los vehículos incluidos en los tramos impositivos superiores a 18 CV y, más concretamente, a los vehículos incluidos en el tramo de 23 y más CV, como el del demandante en el procedimiento principal,

— ya, si bien puede considerarse que algunos vehículos incluidos en el tramo impositivo de 15-16 CV son productos similares a los vehículos incluidos en los tramos impositivos superiores a 18 CV y, más concretamente, a los incluidos en el tramo de 23 y más CV, los consumidores pueden elegir entre aquellos de dichos vehículos incluidos en el tramo impositivo de 15-16 CV que sean importados, de modo que el aumento del coeficiente de progresividad entre el tramo impositivo de 15-16 CV y los tramos impositivos superiores a 18 CV y, más concretamente, el de 23 y más CV, no pueda favorecer la venta de vehículos de fabricación nacional.

Sobre las partes segunda y tercera de la cuestión prejudicial

- 33 Debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, corresponde exclusivamente al Juez nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia, como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia (véase, especialmente, la sentencia de 15 de diciembre de 1995, *Bosman*, C-415/93, Rec. p. I-4921, apartado 59). No obstante, el Tribunal de Justicia ha estimado que no puede pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional cuando resulta evidente que la interpretación o la apreciación de la validez de una norma comunitaria, solicitada por el órgano jurisdiccional nacional, no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, o también cuando el problema es de naturaleza hipotética y el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas (véase, especialmente, la sentencia *Bosman*, antes citada, apartado 61).
- 34 En el caso de autos, mediante la segunda parte de la cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pide, fundamentalmente, que se dilucide si la aplicación de un sistema de tributación como el resultante de las circulares de 1956, 1977 y 1991 produce efectos discriminatorios con respecto a vehículos importados que hayan sido autorizados en Francia con carácter individual. Mediante la tercera parte de la cuestión pide que se dilucide si, en el supuesto de que se considerara el impuesto contrario al artículo 95 del Tratado, el propietario de un vehículo de potencia superior a 100 kW tiene la posibilidad de no pagar el impuesto.
- 35 En primer lugar, debe señalarse que del propio tenor de la segunda parte de la cuestión prejudicial se desprende claramente que la respuesta sólo tiene interés para la solución del litigio principal si y en la medida en que el vehículo del demandante en el litigio principal ha sido autorizado con carácter individual. Ahora bien, en su respuesta a las preguntas escritas del Tribunal de Justicia, el Sr. Tarantik informó a este Tribunal de que su vehículo había sido objeto de una autorización por modelo.

- 36 En cuanto a la tercera parte de la cuestión prejudicial, como ha subrayado el Abogado General en el punto 66 de sus conclusiones, procede señalar que el límite de 100 kW sólo es significativo para determinados vehículos cuya potencia real lo supera y cuya potencia fiscal se calcula con arreglo a la circular de 1977. Ahora bien, la potencia fiscal del vehículo del Sr. Tarantik se calculó con arreglo a lo dispuesto en la circular de 1956, como ha precisado el demandante en el procedimiento principal, habida cuenta de que dicho vehículo es de un modelo que fue autorizado en Francia el 24 de noviembre de 1976, según las explicaciones no desmentidas del Gobierno francés. En la medida en que la potencia fiscal del vehículo del demandante en el litigio principal no se calculó con arreglo a lo dispuesto en la circular de 1977, carece de pertinencia para la solución del litigio principal la respuesta a la cuestión de si, en el supuesto de que el impuesto fuera declarado contrario al artículo 95 del Tratado, el propietario de un vehículo de potencia superior a 100 kW tendría la posibilidad de no abonar el impuesto.
- 37 En consecuencia, no procede responder a las partes segunda y tercera de la cuestión prejudicial.

Costas

- 38 Los gastos efectuados por el Gobierno francés y por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

pronunciándose sobre la cuestión planteada por el tribunal de grande instance de Meaux mediante resolución de 13 de noviembre de 1997, declara:

Una normativa nacional en materia de impuesto sobre los vehículos de motor, como la controvertida en el asunto principal, debido al aumento del coeficiente de progresividad del impuesto entre el tramo impositivo de 15-16 CV, por una parte, y los tramos impositivos superiores a 18 CV, en los que únicamente se incluyen vehículos importados, por otra, no produce efectos discriminatorios o protectores, incompatibles con el artículo 95, párrafo primero, del Tratado CE (actualmente artículo 90 CE, párrafo primero, tras su modificación), en la medida en que:

- ya los vehículos incluidos en el tramo impositivo de 15-16 CV no puedan ser considerados productos similares, en el sentido de la disposición citada, a los vehículos incluidos en los tramos impositivos superiores a 18 CV y, más concretamente, a los vehículos incluidos en el tramo de 23 y más CV, como el del demandante en el procedimiento principal,

- ya, si bien puede considerarse que algunos vehículos incluidos en el tramo impositivo de 15-16 CV son productos similares a los vehículos incluidos en los tramos impositivos superiores a 18 CV y, más concretamente, a los incluidos en el tramo de 23 y más CV, los consumidores pueden elegir entre aquellos de dichos vehículos incluidos en el tramo impositivo de 15-16 CV

que sean importados, de modo que el aumento del coeficiente de progresividad entre el tramo impositivo de 15-16 CV y los tramos impositivos superiores a 18 CV y, más concretamente, el de 23 y más CV, no pueda favorecer la venta de vehículos de fabricación nacional.

Puissochet Moitinho de Almeida Gulmann
Sevón Wathelet

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 15 de junio de 1999.

El Secretario

El Presidente de la Sala Quinta

R. Grass

J.-P. Puissochet