

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 22 de febrero de 2001 *

En el asunto C-393/98,

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 Supremo Tribunal Administrativo (Portugal), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Ministério Público,

António Gomes Valente

y

Fazenda Pública,

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

* Lengua de procedimiento: portugués.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres.: A. La Pergola, Presidente de Sala; M. Wathelet (Ponente), D.A.O. Edward, P. Jann y L. Sevón, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Fennelly;

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

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre del Sr. Gomes Valente, por el Sr. J. Sá Pereira, abogado;

— en nombre del Gobierno portugués, por los Sres. L. Fernandes y Â. Seïça Neves, y por la Sra. H. Ventura, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno neerlandés, por el Sr. M.A. Fierstra, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno finlandés, por la Sra. T. Pynnä, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. E. Traversa y la Sra. A.M. Alves Vieira, en calidad de agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales del Gobierno portugués, representado por los Sres. L. Fernandes y V. Guimarães, en calidad de agentes, y de la Comisión, representada por la Sra. A.M. Alves Vieira, expuestas en la vista de 8 de junio de 2000;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 21 de septiembre de 2000;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante resolución de 7 de octubre de 1998, recibida en el Tribunal de Justicia el 5 de noviembre siguiente, el Supremo Tribunal Administrativo planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE (actualmente artículo 234 CE), tres cuestiones prejudiciales sobre la interpretación del artículo 95 del Tratado CE (actualmente artículo 90 CE, tras su modificación).
- 2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre el Sr. Gomes Valente y la Fazenda Pública (Hacienda pública), en el que aquél reclamaba la devolución del impuesto sobre los automóviles que había pagado con motivo de la importación en Portugal de un automóvil de segunda mano procedente de otro Estado miembro.

El marco jurídico nacional

3 En la fecha del acta de liquidación del impuesto que el Sr. Gomes Valente debía pagar en concepto de importación definitiva de su vehículo, el régimen jurídico portugués del impuesto sobre los automóviles estaba regulado por el Decreto-ley n° 40/93, de 18 de febrero de 1993 (*Diário da República* I, serie A, n° 41, de 18 de febrero de 1993), con las modificaciones introducidas por la Ley n° 10-B/96, de 23 de marzo de 1996 (*Diário da República* I, serie A, de 23 de marzo de 1996; en lo sucesivo, «Decreto-ley n° 40/93»). Posteriormente este texto fue modificado en varias ocasiones.

4 El impuesto portugués sobre los automóviles es un impuesto de percepción instantánea, exigible en el momento en que el vehículo se introduce por primera vez en el mercado portugués, es decir, en el momento de la primera matriculación del vehículo en Portugal. Según el artículo 1, apartado 1, del Decreto-ley n° 40/93:

«El impuesto sobre los automóviles es un tributo interno que grava los vehículos de turismo —incluidos los automóviles de uso mixto, los automóviles de carreras y los automóviles destinados principalmente al transporte de personas, con exclusión de las auto-caravanas— admitidos o importados en Portugal, tanto nuevos como usados, incluidos los que son montados o fabricados en Portugal y se destinen a ser matriculados.»

5 Según el artículo 1, apartado 4, de ese mismo Decreto-ley, el tipo de gravamen del impuesto sobre los automóviles varía en función de la cilindrada del vehículo y el impuesto se liquida de conformidad con las tarifas que figuran como anexo a dicho Decreto-ley, del que constituyen parte integrante.

6 A tenor del artículo 3, apartado 1, de dicho Decreto-ley:

«No podrá matricularse ningún automóvil de turismo, sea nuevo o usado, si no se presenta en la Direcção-Geral de Viação (Dirección General de Tráfico) el justificante de que se ha cumplido la obligación de pago del impuesto sobre los automóviles, con la certificación oficial de la recaudación, garantía o exención del pago.»

7 El artículo 1, apartado 7, del Decreto-ley nº 40/93, en la versión resultante de las Leyes nºs 75/93, de 20 de diciembre de 1993, y 39-B/94, de 27 de diciembre de 1994, prevé que los vehículos usados importados en Portugal y que sean originarios de los Estados miembros o circulen en ellos en libre práctica tendrán derecho a una reducción del impuesto sobre los automóviles, de conformidad con el siguiente baremo:

— entre 1 y 2 años de antigüedad, reducción del 18 %;

— entre 2 y 3 años de antigüedad, reducción del 24 %;

— entre 3 y 4 años de antigüedad, reducción del 32 %;

— entre 4 y 5 años de antigüedad, reducción del 41 %;

— entre 5 y 6 años de antigüedad, reducción del 49 %;

- entre 6 y 7 años de antigüedad, reducción del 55 %;

- entre 7 y 8 años de antigüedad, reducción del 61 %;

- con más de 8 años de antigüedad, reducción del 67 %.

- 8 Los mencionados porcentajes de reducción del impuesto sobre los automóviles se aplican al impuesto que, en la fecha de importación del vehículo usado, se exigiría por un vehículo nuevo equivalente. A tenor de la exposición de motivos del Decreto-ley n° 40/93, la finalidad de las reducciones es compensar la depreciación producida por el uso y envejecimiento del vehículo.

El litigio principal y las cuestiones prejudiciales

- 9 El Sr. Gomes Valente compró en Francia un automóvil de turismo de segunda mano de la marca BMW (modelo 325 turbo diesel), con una cilindrada de 2.497 cm³, el cual había sido matriculado por primera vez en Francia el 2 de diciembre de 1991.
- 10 El 16 de septiembre de 1996, el Sr. Gomes Valente declaró en la oficina de aduanas de Aveiro que el mencionado automóvil estaba destinado a su importación definitiva y que su valor era de 2.500.000 PTE. En esa misma fecha, la citada oficina de aduanas giró acta de liquidación del impuesto sobre los automóviles («imposto automóvel») por importe de 1.856.994 PTE, que el demandante pagó.

- 11 Al haberse desestimado el recurso interpuesto por el Sr. Gomes Valente contra dicha acta de liquidación mediante sentencia del Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal) de 16 de octubre de 1997, el Sr. Gomes Valente y el Fiscal del Tribunal Fiscal Aduaneiro interpusieron ante el Supremo Tribunal Administrativo recurso de apelación contra dicha sentencia.
- 12 El Sr. Gomes Valente alegó que la referida sentencia infringía la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en materia de interpretación del artículo 95 del Tratado, la cual, habida cuenta del efecto directo de dicho artículo, tiene como consecuencia el que la normativa nacional contraria al Derecho comunitario resulte inaplicable en el presente caso. El Sr. Gomes Valente alegó que, en los apartados 14 y 15 de la sentencia de 9 de marzo de 1995, Nunes Tadeu (C-345/93, Rec. p. I-479), cuyo contexto jurídico era el régimen del impuesto sobre los automóviles anterior al que estaba vigente cuando importó su vehículo en Portugal, el Tribunal de Justicia había declarado que una norma que limita la reducción de la cuota del impuesto aplicada a los automóviles de segunda mano importados a determinado porcentaje de la cuota percibida sobre los automóviles nuevos del mismo tipo, sin tener en cuenta la depreciación real del vehículo, implica una tributación discriminatoria de los vehículos de segunda mano importados. Según el Sr. Gomes Valente, a pesar de las modificaciones introducidas en el régimen del impuesto sobre los automóviles a raíz de la citada sentencia Nunes Tadeu, el impuesto portugués sobre los automóviles sigue siendo contrario al artículo 95 del Tratado porque no se calcula con arreglo al valor comercial real de los vehículos usados.
- 13 El Sr. Gomes Valente solicitó al Supremo Tribunal Administrativo que planteara al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1. ¿Garantiza la perfecta neutralidad de los tributos internos por lo que se refiere a la competencia entre productos nacionales y productos importados (en este caso, automóviles) y es compatible con el artículo 95, párrafo primero, del Tratado una legislación que, como la portuguesa, grava a un tipo fijo los automóviles de turismo de segunda mano importados, teniendo en cuenta al respecto sólo la cilindrada del vehículo, con reducción en la cuota de un porcentaje del 18 %, 24 %, 32 %, 41 %, 49 %, 55 %, 61 % y 67 % (en función de que el vehículo importado tenga de uno a dos, de dos a tres, de tres a cuatro, de cuatro a cinco, de cinco a seis, de seis a siete, o de siete a ocho años de antigüedad) de lo que pagaría un vehículo nuevo (importado o adquirido en el

mercado nacional), debiéndose pagar por un vehículo con más de ocho años de antigüedad el 33 % del impuesto sobre los automóviles que se pagaría por un vehículo nuevo (importado o adquirido en el mercado nacional), sin que se tengan en cuenta, en ninguna de estas situaciones, todos los demás factores que influyen en el valor de un automóvil, tales como el kilometraje, el estado de conservación y el modelo, entre otros?

2. ¿Es compatible con el artículo 95, párrafo primero, del Tratado una disposición nacional en virtud de la cual el impuesto que grava el producto importado y el que grava el producto nacional similar se calculan de forma distinta y según modalidades diferentes [el impuesto sobre los automóviles que grava los vehículos usados importados se calcula con base en la cilindrada y con una reducción que sólo depende de la antigüedad, mientras que en las transacciones de los vehículos usados similares efectuadas en el mercado nacional no se paga dicho impuesto (ya que, al ser un impuesto de percepción instantánea, sólo se paga una vez, en el momento de la introducción del vehículo nuevo en el mercado), si bien es cierto que su precio puede incorporar todavía una parte residual de tal impuesto si no tiene más de cuatro o cinco años, si la parte residual es de cuantía incierta, si no es distinta del precio de compra y si no se puede distinguir, ya que, entre otras razones, la adquisición de un vehículo usado en el mercado nacional no está gravada con el impuesto sobre los automóviles]?

3. ¿Puede considerarse, de acuerdo con el artículo 95, párrafo primero, del Tratado, que un sistema de este tipo no puede dar lugar, ni siquiera en algunos casos, a un gravamen superior del producto importado y que está regulado de tal forma que siempre queda excluida la posibilidad de que un vehículo importado tribute a un nivel superior al que lo hace un vehículo nacional similar?

4. ¿Puede, a la luz del Derecho comunitario, considerarse transparente, en la medida de lo necesario, un sistema de este tipo, de manera que permita determinar objetivamente si la carga fiscal que soporta un automóvil importado excede de la que soporta un automóvil nacional similar?

5. ¿Puede, conforme al Derecho comunitario, aplicarse un sistema de este tipo de forma equitativa a los productos del mercado nacional y a los productos importados?»

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

- «1) ¿Son pertinentes las cuestiones formuladas por el demandante en el caso de autos y que se reproducen anteriormente? ¿Cuál es la solución de Derecho comunitario a esas cuestiones?
- 2) ¿La depreciación del valor real de los vehículos usados, a la que se refiere la sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de marzo de 1995, Nunes Tadeu, implica necesariamente que deba realizarse una valoración o tasación pericial de cada vehículo, o puede calcularse de manera general y abstracta aplicando un criterio establecido por la ley?
- 3) Si la Comisión de las Comunidades Europeas desiste de un determinado recurso por incumplimiento contra un Estado miembro por entender que la nueva legislación nacional ya es conforme con el Derecho comunitario, ¿puede un tribunal supremo nacional, basándose en la interpretación del Derecho comunitario y del Derecho nacional dada por la Comisión, quedar dispensado de la obligación que le impone el artículo 177 del Tratado de solicitar al Tribunal de Justicia una decisión prejudicial y resolver el asunto según la interpretación dada por la Comisión?»

Sobre la tercera cuestión

- 15 Mediante su tercera cuestión, que procede examinar en primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente pide en lo sustancial que se dilucide si el hecho de que la Comisión desista de continuar contra un Estado miembro un procedimiento por incumplimiento relacionado con una legislación determinada tiene incidencia en la obligación, que incumbe a todo órgano jurisdiccional de dicho Estado miembro que conozca en última instancia, de plantear al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177, párrafo tercero, del Tratado, una cuestión de Derecho comunitario sobre la legislación de que se trate.
- 16 A este respecto, por un lado procede recordar que, con arreglo al artículo 177, párrafo tercero, del Tratado, cuando se plantee una cuestión prejudicial en un asunto pendiente ante un órgano jurisdiccional nacional cuyas decisiones no sean susceptibles de ulterior recurso judicial de Derecho interno, dicho órgano estará obligado a someter la cuestión al Tribunal de Justicia (sentencia de 4 de noviembre de 1997, *Parfums Christian Dior*, C-337/95, Rec. p. I-6013, apartado 24).
- 17 Según reiterada jurisprudencia, dicha obligación de someter la cuestión al Tribunal de Justicia se inscribe en el marco de la cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales, en su condición de Jueces encargados de aplicar el Derecho comunitario, y el Tribunal de Justicia, cooperación establecida a fin de garantizar una aplicación correcta y una interpretación uniforme del Derecho comunitario en todos los Estados miembros (véanse, en particular, sentencias de 6 de octubre de 1982, *Cilfit y otros*, 283/81, Rec. p. 3415, apartado 7, y *Parfums Christian Dior*, antes citada, apartado 25), y tiene por objetivo principal impedir que se consolide, en un Estado miembro cualquiera, una jurisprudencia nacional que no se ajuste a las normas del Derecho comunitario (véanse, en particular, las sentencias de 24 de mayo de 1977, *Hoffmann-La Roche*, 107/76, Rec. p. 957, apartado 5, y de 27 de octubre de 1982, *Morson y Jhanjan*, asuntos acumulados 35/82 y 36/82, Rec. p. 3723, apartado 8).
- 18 Por otro lado, según ha indicado el Gobierno finlandés en sus observaciones escritas, procede hacer constar que, en la sentencia de 27 de mayo de 1981, *Essevi*

y Salengo (asuntos acumulados 142/80 y 143/80, Rec. p. 1413), apartado 16, el Tribunal de Justicia declaró que la Comisión no tiene competencia para determinar de modo definitivo, mediante los dictámenes emitidos en aplicación del artículo 169 del Tratado CE (actualmente artículo 226 CE) o mediante otras definiciones de postura en el marco del mismo procedimiento, los derechos y obligaciones de un Estado miembro, ni para darle garantías relativas a la compatibilidad con el Tratado de un determinado comportamiento, y que, según los artículos 169 del Tratado, así como 170 y 171 del Tratado CE (actualmente artículos 227 CE y 228 CE), la determinación de los derechos y obligaciones de los Estados miembros y la valoración de su comportamiento sólo pueden derivarse de una sentencia del Tribunal de Justicia.

- 19 En consecuencia, procede responder a la tercera cuestión que el hecho de que la Comisión desista de continuar contra un Estado miembro un procedimiento por incumplimiento relacionado con una legislación determinada no tiene incidencia alguna en la obligación, que incumbe a todo órgano jurisdiccional de dicho Estado miembro que conozca en última instancia, de plantear al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177, párrafo tercero, del Tratado, una cuestión de Derecho comunitario sobre la legislación de que se trate.

Sobre las cuestiones primera y segunda

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

- 21 En cuanto a la cuestión de si la determinación de la depreciación real de un vehículo usado, a la que se refiere la citada sentencia Nunes Tadeu, exige una tasación pericial de cada vehículo, quedando excluido que tal depreciación pueda calcularse de manera general y abstracta aplicando un criterio establecido por la ley, procede recordar, con carácter liminar, que, según reiterada jurisprudencia, se infringe el artículo 95, párrafo primero, del Tratado 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 del producto importado (véase la sentencia de 23 de octubre de 1997, Comisión/Grecia, C-375/95, Rec. p. I-5981, apartado 20, y la jurisprudencia allí citada, así como la sentencia de 2 de abril de 1998, Outokumpu, C-213/96, Rec. p. I-1777, apartado 34).
- 22 En la sentencia de 11 de diciembre de 1990, Comisión/Dinamarca (C-47/88, Rec. p. I-4509), apartado 21, el Tribunal de Justicia declaró que el artículo 95 del Tratado se opone a que un Estado miembro grave los vehículos usados importados con un impuesto de matriculación cuya base imponible global no pueda ser nunca inferior al 90 % de la base imponible de un automóvil nuevo, limitando así la depreciación de tales vehículos a un 10 %, cualquiera que sea su antigüedad o estado de conservación. En efecto, según el Tribunal de Justicia, la percepción de un impuesto de matriculación cuya base imponible sea, al menos, el 90 % del valor del automóvil nuevo, constituye en general una sobreimposición manifiesta de dichos vehículos en relación con el valor residual del impuesto de matriculación de los automóviles de segunda mano previamente matriculados, comprados en el mercado nacional, cualquiera que sea su antigüedad o estado de conservación (sentencia Comisión/Dinamarca, antes citada, apartado 20).
- 23 En el apartado 15 de la sentencia Nunes Tadeu, antes citada, el Tribunal de Justicia consideró que una norma que limita al 10 % la reducción de la cuota del impuesto con respecto a la percibida sobre los automóviles nuevos, sin tener en cuenta la depreciación real del vehículo, implica una tributación discriminatoria de los automóviles de segunda mano importados. En consecuencia, el Tribunal de Justicia declaró que la recaudación por un Estado miembro de un impuesto sobre los automóviles de segunda mano procedentes de otro Estado miembro es contraria al artículo 95 del Tratado cuando la cuota del impuesto, calculada sin tener en cuenta la depreciación real del vehículo, excede de la cuantía del

impuesto residual incorporado al valor de los vehículos automóviles de segunda mano similares ya matriculados en el territorio nacional (sentencia Nunes Tadeu, antes citada, apartado 20).

- 24 De la jurisprudencia citada en los apartados 21 a 23 de la presente sentencia, sin embargo, no se desprende que la depreciación real de los vehículos sólo pueda tenerse en cuenta mediante una valoración o tasación pericial de cada uno de ellos. En efecto, para evitar el carácter gravoso inherente a un sistema de este tipo, un Estado miembro, mediante baremos genéricos determinados por una disposición legal, reglamentaria o administrativa y basados en criterios tales como la antigüedad, el kilometraje, el estado general, el modo de propulsión, la marca o el modelo del vehículo, puede fijar para los vehículos usados un valor que, como regla general, sería muy aproximado a su valor real.
- 25 Para elaborar tales baremos, las autoridades de un Estado miembro pueden basarse en las publicaciones especializadas en las que se indican los precios medios de los vehículos de segunda mano en el mercado nacional o en una relación de los precios medios habituales utilizados como referencia en el sector.
- 26 Es preciso añadir, no obstante, que, para que un sistema de tributación de los vehículos usados importados que tenga en cuenta la depreciación real de los vehículos con base en criterios generales sea compatible con el artículo 95 del Tratado, es preciso también que dicho sistema se organice de tal manera que, habida cuenta del carácter razonablemente aproximativo de todo sistema de este tipo, quede excluido todo efecto discriminatorio.
- 27 A este respecto, el procedimiento seguido ante el Tribunal de Justicia se ha centrado esencialmente en dos extremos, a saber, por un lado, la manera más o menos precisa en la que el baremo genérico refleja la depreciación real del vehículo y, por otro, la posibilidad de que el propietario de un vehículo de segunda mano importado interponga un recurso para oponerse a que se aplique a su vehículo un baremo basado en criterios generales.

- 28 En lo que atañe al primero de estos extremos, si bien la aplicación de un baremo de tributación de los vehículos usados importados basado en un criterio de depreciación único —que puede consistir, como en el caso de la legislación cuestionada en el litigio principal, en el número de años de antigüedad del vehículo— no es en sí misma contraria al artículo 95, párrafo primero, del Tratado, resulta, no obstante, que la consideración de otros factores de depreciación, tales como la marca, el modelo, el kilometraje, el modo de propulsión, el estado de la mecánica o el estado de conservación del vehículo, garantiza que el baremo genérico refleje de manera mucho más precisa la depreciación real de los vehículos y permite alcanzar con mucha mayor facilidad el objetivo de una tributación de los vehículos usados importados que en ningún caso sea superior a la cuantía del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el territorio nacional.
- 29 En el caso de autos, el Gobierno portugués no ha logrado demostrar que, para determinar los porcentajes de reducción del impuesto, se hayan tenido en cuenta otros factores de depreciación distintos del número de años de antigüedad de los vehículos, y, además, ha reconocido en la vista que el baremo de reducción previsto por el Decreto-ley n° 40/93 no reflejaba de modo suficientemente preciso la depreciación real de los vehículos.
- 30 Por otro lado, en sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Justicia en la vista, el Gobierno portugués no ha podido aclarar en qué se basaron las autoridades nacionales para establecer un porcentaje de depreciación que se elevaba únicamente al 18 % para todos los vehículos de hasta dos años de antigüedad y una reducción prácticamente lineal del valor de los vehículos usados que tienen entre dos y más de ocho años de antigüedad.
- 31 En lo que atañe al segundo extremo, es posible sostener que, un baremo genérico, que refleje la evolución general de la depreciación de los vehículos aunque sea de

una manera imprecisa, será, no obstante, compatible con el artículo 95 del Tratado si ofrece la posibilidad de que el propietario de un vehículo importado impugne ante los tribunales la aplicación de dicho baremo a su vehículo.

- 32 Es verdad que la posibilidad de que el propietario de un vehículo importado impugne la aplicación de un baremo genérico a su vehículo, demostrando que tal aplicación da lugar a una tributación superior a la cuota del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el territorio nacional, es idónea para prevenir los eventuales efectos discriminatorios de un sistema de tributación basado en un baremo de este tipo.
- 33 Así, el efecto directo del artículo 95, párrafo primero, del Tratado, reconocido por la sentencia de 16 de junio de 1996, *Lütticke* (57/65, Rec. pp. 293 y ss., especialmente p. 302), implica que un particular debe tener la posibilidad de cuestionar la compatibilidad con dicha disposición de la normativa nacional que establece los criterios o baremos legales que se hayan aplicado para calcular el impuesto que grave su vehículo de segunda mano importado.
- 34 En todo caso, la referida posibilidad está supeditada al requisito de que se ponga en conocimiento del público el criterio o criterios que hayan servido de base para calcular el baremo.
- 35 Pues bien, aunque el Gobierno portugués afirmó en la vista que toda tributación podía impugnarse ante los tribunales, no ha logrado demostrar que, en el sistema de tributación controvertido en el litigio principal, exista el derecho del contribuyente a probar que el baremo genérico es inadecuado para determinar el valor real del vehículo de segunda mano que había importado.

- 36 Además, en el Decreto-ley n° 40/93 no se indican los factores que sirven de base para determinar los porcentajes de reducción de la cuota del impuesto.
- 37 Habida cuenta de las consideraciones precedentes y de la jurisprudencia relativa al artículo 95 del Tratado tal como se ha recordado en los apartados 21 a 23 de la presente sentencia, de donde resulta que la cuota máxima del impuesto aplicable a los vehículos usados importados viene determinada por la cuantía del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el territorio nacional, un sistema de tributación como el controvertido en el litigio principal no garantiza que la cuota del impuesto que grava la importación de un vehículo procedente de otro Estado miembro no exceda, ni siquiera en algunos casos, de la cuantía del impuesto residual que grava un vehículo equivalente ya matriculado en el territorio nacional. Por consiguiente, tal sistema no excluye en todos los supuestos que los productos importados tributen más que los productos nacionales.
- 38 Por lo que se refiere a la situación de hecho que originó el litigio principal, de las cifras facilitadas por el Gobierno portugués en respuesta a las preguntas escritas formuladas por el Tribunal de Justicia se desprende que la aplicación del baremo de reducción fijado por el Decreto-ley n° 40/93 no excluía toda discriminación en detrimento de los vehículos usados importados.
- 39 En efecto, según el Gobierno portugués, el precio en 1991 de un vehículo como el del Sr. Gomes Valente, es decir, en estado nuevo, podía estimarse en 10.478.000 PTE, y, en 1996, año en que el demandante importó el vehículo en Portugal, el valor medio de tal vehículo en el mercado portugués de segunda mano era de 4.600.000 PTE.
- 40 Estas cifras reflejan una depreciación del 56 % del valor del vehículo, siendo así que, conforme al baremo establecido por la legislación vigente, la reducción del impuesto adeudado sólo era del 41 % en relación con el impuesto sobre los automóviles calculado con base en el precio de un vehículo nuevo.

- 41 Pues bien, en el marco de una legislación nacional como la controvertida en el litigio principal, para que la cuota del impuesto sobre los vehículos usados importados no exceda de la cuantía del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el territorio nacional, la reducción del impuesto debe ser directamente proporcional a la pérdida de valor del vehículo.
- 42 El Gobierno portugués afirmó en la vista que la finalidad del sistema de tributación de los vehículos usados importados era, en realidad, restablecer una igualdad de trato de principio entre el valor comercial de los automóviles usados en el mercado nacional y el valor comercial de los automóviles usados importados.
- 43 No se puede acoger esta argumentación. En efecto, un régimen fiscal nacional que tienda a suprimir una ventaja competitiva de los productos importados en relación con los productos nacionales resulta manifiestamente contrario al artículo 95 del Tratado, cuya finalidad es garantizar la perfecta neutralidad de los tributos internos por lo que se refiere a la competencia entre productos nacionales y productos importados (sentencia Nunes Tadeu, antes citada, apartado 18).
- 44 Procede, pues, responder a las cuestiones primera y segunda, tal como han sido reformuladas en el apartado 20 de la presente sentencia, que el artículo 95, párrafo primero, del Tratado sólo permite que un Estado miembro aplique a los vehículos usados importados de otros Estados miembros un sistema de tributación en virtud del cual la depreciación del valor real de dichos vehículos se calcule de manera general y abstracta, con arreglo a criterios o baremos genéricos determinados por una disposición legal, reglamentaria o administrativa, cuando tales criterios o baremos garanticen que la cuota del impuesto

adeudado no exceda, ni siquiera en algunos casos, de la cuantía del impuesto residual incorporado al valor de los vehículos similares ya matriculados en el territorio nacional.

Costas

- 45 Los gastos efectuados por los Gobiernos portugués, neerlandés y finlandés, así como por la Comisión, 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 las cuestiones planteadas por el Supremo Tribunal Administrativo mediante resolución de 7 de octubre de 1998, declara:

- 1) El hecho de que la Comisión desista de continuar contra un Estado miembro un procedimiento por incumplimiento relacionado con una legislación

determinada no tiene incidencia alguna en la obligación, que incumbe a todo órgano jurisdiccional de dicho Estado miembro que conozca en última instancia, de plantear al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177, párrafo tercero, del Tratado CE (actualmente artículo 234 CE, párrafo tercero), una cuestión de Derecho comunitario sobre la legislación de que se trate.

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

La Pergola

Wathelet

Edward

Jann

Sevón

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 22 de febrero de 2001.

El Secretario

El Presidente de la Sala Quinta

R. Grass

A. La Pergola