

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 5 de octubre de 2006 *

En los asuntos acumulados C-290/05 y C-333/05,

que tienen por objeto unas peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 234 CE, por el Hajdú-Bihar Megyei Bíróság y por el Bács-Kiskun Megyei Bíróság (Hungria), mediante resoluciones de 3 de marzo y 12 de julio de 2005, registradas en el Tribunal de Justicia el 19 de julio y el 14 de septiembre de 2005, respectivamente, en los procedimientos entre

Ákos Nádasdi (C-290/05)

y

Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága,

e

Ilona Németh (C-333/05)

y

Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága,

* Lengua de procedimiento: húngaro.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. P. Jann, Presidente de Sala, y la Sra. N. Colneric (Ponente) y los Sres. J.N. Cunha Rodrigues, M. Ilešič y E. Levits, Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;
Secretario: Sr. B. Fülöp, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 1 de junio de 2006 (C-290/05);

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- en nombre del Sr. Nádasdi, por el Sr. Z. Lampé, ügyvéd;
- en nombre de la Sra. Németh, por el Sr. I. Szabados, ügyvéd;
- en nombre del Gobierno húngaro, por el Sr. P. Gottfried (C-290/05 y C-333/05) y por las Sras. R. Somssich y A. Müller (C-290/05), en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. J. Pietras, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. R. Lyal y la Sra. K. Riczné-Talabér, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 13 de julio de 2006;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Las peticiones de decisión prejudicial tienen por objeto la interpretación de los artículos 23 CE, 25 CE, 28 CE y 90 CE, así como del artículo 33 de la Directiva 77/388/CEE del Consejo, de 17 de mayo de 1977, Sexta Directiva en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios — Sistema común del impuesto sobre el valor añadido: base imponible uniforme (DO L 145, p. 1; EE 09/01, p. 54), en su versión resultante de la Directiva 91/680/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991 (DO L 376, p. 1) (en lo sucesivo, «Sexta Directiva»).

- 2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de unos litigios entre el señor Nádasdi y la Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága (Jefatura Regional de Aduanas de Észak-Alföld), por una parte, y entre la Sra. Németh y la Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága (Jefatura Regional de Aduanas de Dél-Alföld), por otra, relativos al impuesto de matriculación exigido a aquéllos al matricular en Hungría unos automóviles de ocasión adquiridos en Alemania.

Marco jurídico

Derecho comunitario

3 El artículo 23 CE dispone:

«1. La Comunidad se basará en una unión aduanera, que abarcará la totalidad de los intercambios de mercancías y que implicará la prohibición, entre los Estados miembros, de los derechos de aduana de importación y exportación y de cualesquiera exacciones de efecto equivalente, así como la adopción de un arancel aduanero común en sus relaciones con terceros países.

2. Las disposiciones del artículo 25 y las del capítulo 2 del presente título se aplicarán a los productos originarios de los Estados miembros y a los productos procedentes de terceros países que se encuentren en libre práctica en los Estados miembros.»

4 El artículo 25 CE establece:

«Quedarán prohibidos entre los Estados miembros los derechos de aduana de importación y exportación o exacciones de efecto equivalente. Esta prohibición se aplicará también a los derechos de aduana de carácter fiscal.»

5 El artículo 90 CE está redactado así:

«Ningún Estado miembro gravará directa o indirectamente los productos de los demás Estados miembros con tributos internos, cualquiera que sea su naturaleza, superiores a los que graven directa o indirectamente los productos nacionales similares.»

Asimismo, ningún Estado miembro gravará los productos de los demás Estados miembros con tributos internos que puedan proteger indirectamente otras producciones.»

6 El artículo 33 de la Sexta Directiva establece:

«1. Sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones comunitarias y, en particular, en las disposiciones comunitarias vigentes relativas al régimen general de la tenencia, circulación y controles de los productos sujetos a impuestos especiales, las disposiciones de la presente Directiva no se oponen al mantenimiento o establecimiento por parte de un Estado miembro de impuestos sobre los contratos de seguros, sobre juegos y apuestas, impuestos especiales, derechos de registro y, en general, de cualquier impuesto, derecho o gravamen que no tenga carácter de impuesto sobre el volumen de negocios, siempre que dichos impuestos, derechos o gravámenes no den lugar, en los intercambios entre Estados miembros, a formalidades relacionadas con el paso de una frontera.»

2. Toda referencia a productos sujetos a impuestos especiales en la presente Directiva se entenderá hecha a los siguientes productos, tal y como se definen en las disposiciones comunitarias vigentes:

- los aceites minerales,
- el alcohol y las bebidas alcohólicas,
- las labores del tabaco.»

Normativa húngara

- 7 La Ley nº CX de 2003, del impuesto de matriculación (a regisztráció adóról szóló 2003. évi CX. törvény; en lo sucesivo, «Ley del impuesto de matriculación»), dispone:

«Artículo 1

1. Se exigirá el pago del impuesto de matriculación (en lo sucesivo, «el impuesto») por todo vehículo particular o autocaravana (en lo sucesivo, «vehículo particular») destinado a ser puesto en circulación en el territorio de la República de Hungría (en lo sucesivo, «el territorio nacional»).

[...]

Artículo 2

1. La puesta en circulación del vehículo particular requerirá una primera matriculación del mismo en el territorio nacional (en caso de transformación del vehículo, dicha transformación dará lugar a una matriculación) y obligará a inscribir en el permiso de circulación dicha información [...]

[...]

8. importación: la importación del vehículo o su introducción de cualquier otro modo en el territorio nacional desde un territorio no perteneciente a la Comunidad Europea (en lo sucesivo, «la Comunidad»).

[...]

Artículo 3

[...]

2. Será sujeto pasivo del impuesto, salvo en el caso previsto en el apartado 4, toda persona física o jurídica o asociación carente de personalidad jurídica que figure en el documento que acredite la obtención del derecho de propiedad.

[...]

4. Si la puesta en circulación es consecuencia directa de la importación del vehículo particular, el sujeto pasivo del impuesto será el importador.

[...]

Artículo 6

1. El impuesto se devengará:

- a) En caso de puesta en circulación de un vehículo particular en el territorio nacional, en el momento en que se adquiera el derecho de propiedad.

- b) En caso de transformación de un vehículo particular, el día de la transformación.

[...]

Artículo 8

1. La cuota del impuesto será la establecida en el anexo de la presente Ley para las diferentes categorías de vehículos particulares.

2. En caso de transformación de un vehículo particular, la cuota exigible del impuesto se determinará en el momento de la puesta en circulación del vehículo transformado y será igual a la diferencia entre el impuesto que habría sido exigible antes de la transformación y el que habría sido exigible después de ésta.

3. El sujeto pasivo estará obligado a abonar el impuesto a las autoridades competentes si el importe de la diferencia así calculado es positivo.

[...]

Artículo 13

1. La Administración fiscal reembolsará el impuesto o, si así se le solicita, lo imputará al pago anticipado, si el obligado al pago anticipado hace que el vehículo abandone el territorio nacional.

[...]

Artículo 15

La clasificación medioambiental se efectuará con arreglo a lo dispuesto en el punto II del anexo 5 del Reglamento KőHÉM n° 6/1990 (IV. 12.), sobre requisitos técnicos de puesta en circulación y de prórroga del permiso de circulación de los vehículos de transporte por carretera, que entró en vigor a 30 de agosto de 2003.

[...]»

- 8 El anexo de la Ley del impuesto de matriculación establece las diferentes cuotas de dicho impuesto en función de las normas sobre emisiones, del tipo de combustible utilizado y de la cilindrada del motor. Dichas cuotas se aplican con arreglo al baremo establecido y siguen siendo las mismas tanto si el vehículo que se matricula es nuevo como si es de ocasión.
- 9 El artículo 16 de dicha Ley modificó las disposiciones de la Ley nº I de 1988, sobre circulación en las vías públicas (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény; en lo sucesivo, «Ley de circulación»).
- 10 Según el artículo 5, apartado 4, de esta última Ley, en su versión modificada:

«Todo vehículo que disponga de un permiso de circulación y de placas de matrícula expedidas por una autoridad competente extranjera podrá circular por las carreteras nacionales en las condiciones que determine la normativa correspondiente.»

- 11 El artículo 23 de la Ley de circulación dispone:

«1. Tras la inspección contemplada en el apartado 3, la puesta en circulación del vehículo podrá efectuarse tan pronto como el propietario acredite, en el procedimiento administrativo correspondiente, disponer de un derecho de propiedad legítimo, haber suscrito un seguro de responsabilidad civil de vehículos de motor y haber abonado el impuesto de matriculación exigido por la normativa correspondiente.

2. La puesta en circulación del vehículo requerirá la expedición de un permiso de circulación y de unas placas de matrícula por parte de la Administración, así como la inscripción del mismo en el registro nacional de vehículos.

[...]

6. El procedimiento de puesta en circulación de un vehículo con matrícula extranjera y destinado a ser utilizado el territorio nacional deberá ser incoado por el usuario nacional del vehículo en los 30 días siguientes a la adquisición o importación del mismo.»

¹² El artículo 47, letra t), de la Ley de circulación específica que por «usuario nacional» se entenderá «el usuario que esté domiciliado, resida habitualmente o tenga su domicilio social en el territorio de la República de Hungría».

¹³ El 1 de febrero de 2004, al entrar en vigor la Ley del impuesto de matriculación, quedó derogada la Ley n° LXXVIII de 1991, del impuesto sobre el consumo (a fogyasztási adóról szóló 1991. évi LXXVIII. törvény), que había establecido un impuesto sobre el volumen de negocios que gravaba el precio de ciertos productos, incluidos los automóviles, y que debía ser abonado a la Hacienda Pública por los fabricantes de dichos productos o bien, en caso de importación, por los obligados al pago de los derechos de aduana. Con arreglo al artículo 6, apartado 1, de la Ley del impuesto sobre el consumo, la venta en el mercado nacional de productos usados, incluidos los automóviles, no estaba sometida a dicho impuesto.

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

Asunto C-290/05

- 14 Tras adquirir en Alemania el 2 de mayo de 2004 un vehículo particular de ocasión por un precio de 6.000 euros, el Sr. Nádasdi presentó ante la Debreceni Fővármivatal (Oficina Principal de Aduanas de Debrecen) el 13 de mayo de 2004 una solicitud de liquidación del impuesto de matriculación del vehículo.
- 15 Mediante decisión de 14 de mayo de 2004, dicho organismo fijó la cuota del impuesto en 150.000 HUF, que el Sr. Nádasdi abonó ese mismo día. El organismo en cuestión emitió el correspondiente justificante de pago del impuesto por parte del sujeto pasivo, en el que figuraba la fecha de 14 de mayo de 2004.
- 16 Posteriormente, mediante decisión nº 8074/2004, de 11 de noviembre de 2004, la Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága, en ejercicio de su facultad de control, modificó la decisión de Debreceni Fővármivatal, fijando la cuota del impuesto de matriculación exigible al Sr. Nádasdi en 390.000 HUF, y requirió a éste para que abonase el saldo de 240.000 HUF antes de transcurridos 15 días desde que la decisión hubiera adquirido firmeza.
- 17 Según la motivación de la decisión nº 8074/2004, la rectificación de la cuota del impuesto de matriculación se produjo como consecuencia de la aprobación de la Ley nº XII de 2004, por la que se modificaba la Ley nº CX de 2003, del impuesto de matriculación (a regisztráció adóról szóló 2003. évi CX. törvény módosításáról rendelkező 2004. évi XII. törvény), y que había entrado en vigor el 14 de mayo de 2004, ya que la nueva escala de cuotas resultaba aplicable en los casos en que el justificante de pago de dicho impuesto hubiera sido emitido tras la entrada en vigor de la Ley nº XII de 2004.

18 El Sr. Nádasdi interpuso un recurso contra la decisión nº 8074/2004 ante el órgano jurisdiccional remitente.

19 En estas circunstancias, el Hajdú-Bihar Megyei Bíróság decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿El artículo 90, párrafo primero, del Tratado CE permite a los Estados miembros mantener en vigor un impuesto sobre los automóviles usados procedentes de otros Estados miembros que no tiene en cuenta en absoluto el valor del vehículo y cuyo importe se determina exclusivamente en virtud de las características técnicas de los automóviles (tipo de motor, cilindrada) y de una clasificación en función de consideraciones medioambientales?

- 2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿la Ley nº CX de 2003, del impuesto de matriculación, aplicable en el presente procedimiento, es compatible con el artículo 90, párrafo primero, del Tratado CE por lo que se refiere a los automóviles usados importados, habida cuenta de que no es exigible el pago del impuesto de matriculación por los vehículos que ya se hubieran puesto en circulación en Hungría antes de la entrada en vigor de la citada Ley?»

Asunto C-333/05

20 Tras adquirir en Alemania el 28 de diciembre de 2004 un vehículo particular de ocasión, la Sra. Németh presentó ante la Kecskeméti Fővármhivatal (Oficina Principal de Aduanas de Kecskemét) una solicitud de liquidación del impuesto de matriculación del vehículo. Con arreglo al Reglamento KöHÉM nº 6/1990 del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Construcción, la Bács-Kiskun Megyei Közlekedési Felügyelet [Inspección de Tráfico de la provincia de Bács-Kiskun] clasificó dicho vehículo en la categoría medioambiental nº 7.

- 21 Teniendo en cuenta las características técnicas y medioambientales de dicho vehículo, la Kecskeméti Fővármivatal fijó la cuota de su impuesto de matriculación en 390.000 HUF.
- 22 La Sra. Németh presentó un recurso de alzada contra dicha decisión ante la Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága, que ratificó la decisión impugnada.
- 23 La Sra. Németh recurrió esta última decisión ante el órgano jurisdiccional remitente, alegando que la Ley del impuesto de matriculación infringe el Derecho comunitario. En efecto, a su juicio, dicho impuesto constituye esencialmente un derecho de aduana de importación, y como tal prohibido en la Comunidad Europea en virtud los artículos 23 CE y 25 CE. Sostiene además que, en el caso de que se estimase que dicho impuesto no constituye un derecho de aduana o una exacción de efecto equivalente, podría calificarse de impuesto contrario a los artículos 90 CE a 93 CE o de impuesto sobre el volumen de negocios, prohibido por el artículo 33 de la Sexta Directiva, por lo que tampoco sería aplicable.
- 24 En estas circunstancias, el Bács-Kiskun Megyei Bíróság decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Un impuesto de un Estado miembro tal como el impuesto de matriculación húngaro puede considerarse un derecho de aduana o una exacción de efecto equivalente?
- 2) De darse una respuesta negativa a la primera cuestión: ¿un impuesto de un Estado miembro tal como el impuesto de matriculación húngaro, cuyo pago

constituye un requisito previo para la inscripción en el registro y la puesta en circulación de un vehículo particular, puede considerarse un tipo de impuesto de importación?

- 3) De darse una respuesta negativa a la segunda cuestión: ¿un impuesto de un Estado miembro tal como el impuesto de matriculación húngaro es compatible con lo exigido en el artículo 90 CE o con lo dispuesto en el artículo 33 de la [Sexta] Directiva [...], o bien dicho impuesto vulnera el Sistema común del Impuesto sobre el Valor Añadido?

- 4) En el estado actual del Derecho comunitario, ¿un impuesto de un Estado miembro tal como el impuesto de matriculación húngaro se ajusta a las disposiciones de Derecho comunitario, teniendo en cuenta que la cuota del impuesto de matriculación aplicable a los vehículos particulares nuevos y usados es del mismo importe –haciendo abstracción de la clasificación de los vehículos en función de consideraciones medioambientales–, que dicho importe no refleja de ningún modo la depreciación de los automóviles usados y es totalmente independiente de la fecha en que el vehículo fue puesto en circulación y del tiempo que lleve en circulación (legalmente)?»

Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

- 25 Con arreglo al artículo 104, apartado 4, segunda frase, de su Reglamento de Procedimiento, el Tribunal de Justicia ha decidido, oído el Abogado General, pronunciarse en el asunto C-333/05 sin abrir la fase oral.

- 26 En razón de la conexión entre los asuntos C-290/05 y C-333/05, procede acumularlos a efectos de la sentencia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 del Reglamento de Procedimiento.

Sobre la admisibilidad de las peticiones de decisión prejudicial

Asunto C-290/05

27 El Gobierno húngaro considera que procede declarar la inadmisibilidad de esta petición de decisión prejudicial. Alega así, en primer lugar, que el órgano jurisdiccional remitente debe determinar si procedía aplicar al demandante en el asunto principal la nueva escala de cuotas del impuesto de matriculación y que ello constituye, por su propia naturaleza, una cuestión de Derecho interno. Además, la resolución de remisión no indica por qué razón la interpretación del Derecho comunitario solicitada influiría en el resultado del litigio, y las cuestiones planteadas son hipotéticas. En segundo lugar, dicho Gobierno alega que la petición de decisión prejudicial no contiene una exposición suficientemente detallada de la normativa nacional aplicable al litigio.

28 A este respecto procede recordar que el procedimiento contemplado el artículo 234 CE está basado en una clara separación de funciones entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia. Corresponde exclusivamente al órgano jurisdiccional nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que ha de 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. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieran a la interpretación del Derecho comunitario, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse (véase, en particular, la sentencia de 11 de julio de 2006, Chacón Navas, C-13/05, Rec. p. I-6467, apartado 32 y la jurisprudencia que allí se cita).

29 Sin embargo, el Tribunal de Justicia también ha indicado que, en supuestos excepcionales, le corresponde examinar las circunstancias en las que el juez nacional se dirige a él, con objeto de verificar su propia competencia. La negativa a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional sólo es posible cuando resulte evidente que la interpretación del Derecho

comunitario solicitada no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas (sentencia Chacón Navas, antes citada, apartado 33, y jurisprudencia que allí se cita).

- 30 La necesidad de llegar a una interpretación del Derecho comunitario que sea útil para el juez nacional exige que éste defina el contexto fáctico y el régimen normativo en el que se inscriben las cuestiones que plantea o que, al menos, explique los presupuestos fácticos sobre los que se basan tales cuestiones (véanse las sentencias de 11 de septiembre de 2003, Altair Chimica, C-207/01, Rec. p. I-8875, apartado 24, y de 12 de abril de 2005, Keller, C-145/03, Rec. p. I-2529, apartado 29).
- 31 En el presente asunto, procede comenzar señalando que el Tribunal de Justicia dispone de datos suficientes para responder de una forma útil a las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional remitente, sin necesidad de obtener una información más detallada sobre la normativa nacional aplicable al litigio principal.
- 32 En cuanto a las razones por las que se han planteado estas cuestiones, el órgano jurisdiccional remitente expone que, en su opinión, aunque el Sr. Nádasdi no ha alegado que la Ley del impuesto de matriculación viole el Derecho comunitario, en materia de vehículos de ocasión importados procede aplicar de oficio el Derecho comunitario. Esta explicación muestra que dicho órgano jurisdiccional se plantea la posibilidad de verificar la legalidad de la decisión nº 8074/2004, recurrida en el litigio principal, desde el punto de vista del Derecho comunitario. No cabe sostener por tanto que las preguntas planteadas sean de carácter hipotético.
- 33 Por consiguiente, procede declarar la admisibilidad de esta petición de decisión prejudicial.

Asunto C-333/05

- 34 El Gobierno húngaro pone en duda la admisibilidad de las cuestiones segunda, tercera y cuarta, alegando que el órgano jurisdiccional remitente no ha indicado las razones de hecho y de Derecho por las que estima necesario plantear dichas cuestiones al Tribunal de Justicia.
- 35 Sin embargo, dicho órgano jurisdiccional ha indicado que, si el Tribunal de Justicia responde afirmativamente a las cuestiones planteadas por la demandante en el litigio principal, él podrá estimar las pretensiones de la demandante, y que en caso contrario deberá desestimarlas.
- 36 Las dudas del Gobierno húngaro carecen por tanto de fundamento y, en consecuencia, procede declarar la admisibilidad de esta petición de decisión prejudicial.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre las cuestiones primera y segunda en el asunto C-333/05

- 37 En su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si un impuesto de la índole del establecido por la Ley del impuesto de matriculación constituye un derecho de aduana de importación o una exacción de efecto equivalente, en el sentido de los artículos 23 CE y 25 CE. La segunda cuestión debe entenderse en el sentido de que dicho órgano jurisdiccional desea saber si dicho impuesto constituye un impuesto sobre la importación prohibido por dichas disposiciones. Esta segunda cuestión plantea pues un problema idéntico al sometido al Tribunal de Justicia en la primera cuestión. En efecto, un impuesto sobre la importación forma parte de las exacciones de efecto equivalente en el sentido de dichas disposiciones.

- 38 Un impuesto de la índole del impuesto de matriculación no es un derecho de aduana propiamente dicho.
- 39 En cuanto a la pregunta de si el concepto de exacciones de efecto equivalente es aplicable a dicho impuesto, constituye jurisprudencia reiterada que toda carga pecuniaria, impuesta unilateralmente, cualesquiera que sean su denominación y su técnica, que grave las mercancías debido a su paso por la frontera, cuando no sea un derecho de aduana propiamente dicho, constituye una exacción de efecto equivalente, en el sentido de los artículos 23 CE y 25 CE (véanse, en particular, las sentencias de 17 de julio de 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, Rec. p. I-4085, apartado 20, y de 2 de abril de 1998, Outokumpu, C-213/96, Rec. p. I-1777, apartado 20).
- 40 El hecho imponible del impuesto establecido por la Ley del impuesto de matriculación no lo constituye el cruce de la frontera del Estado miembro que lo exige, sino la matriculación del vehículo en el territorio de dicho Estado a efectos de su puesta en circulación.
- 41 Un impuesto de esta índole forma parte del régimen general de gravámenes internos sobre las mercancías y debe analizarse por tanto desde el punto de vista del artículo 90 CE.
- 42 Por consiguiente, procede responder a la primera y a la segunda cuestión planteadas en el asunto C-333/05 que un impuesto de la índole del establecido por la Ley del impuesto de matriculación, que no grava los automóviles particulares debido a su paso por la frontera, no constituye un derecho de aduana de importación ni una exacción de efecto equivalente en el sentido de los artículos 23 CE y 25 CE.

Sobre las cuestiones en el asunto C-290/05 y sobre la primera parte de la tercera cuestión y la cuarta cuestión en el asunto C-333/05

- 43 En estas cuestiones, los órganos jurisdiccionales remitentes preguntan, en esencia, si el artículo 90 CE, párrafo primero, debe interpretarse en el sentido de que prohíbe un impuesto de la índole del establecido por la Ley del impuesto de matriculación.
- 44 A este respecto, dichos órganos jurisdiccionales señalan que dicho impuesto no se aplica a los vehículos puestos en circulación en Hungría antes de la entrada en vigor de dicha Ley (segunda cuestión en el asunto C-290/05); que dicho impuesto es totalmente independiente del valor de los vehículos, ya que su importe se determina exclusivamente en función de las características técnicas de éstos (tipo de motor, cilindrada) y de la clasificación medioambiental de los mismos (primera cuestión en el asunto C-290/05), y que dicho importe no refleja en absoluto la depreciación de los vehículos usados y es totalmente independiente de la duración del período en el que el vehículo ha estado en circulación (cuarta cuestión en el asunto C-333/05).
- 45 Como el Tribunal de Justicia ha declarado ya, el artículo 90 CE constituye, en la sistemática del Tratado CE, un complemento de las disposiciones relativas a la supresión de los derechos de aduana y de las exacciones de efecto equivalente. El objetivo de esta disposición es garantizar la libre circulación de mercancías entre los Estados miembros en condiciones normales de competencia, mediante la eliminación de cualquier forma de protección que pueda derivarse de la aplicación de tributos internos que sean discriminatorios para los productos originarios de otros Estados miembros (sentencia de 15 de junio de 2006, *Air Liquide Industries Belgium*, C-393/04 y C-41/05, Rec. p. I-5293, apartado 55, y jurisprudencia que allí se cita).
- 46 En materia de imposición de automóviles de ocasión importados, el Tribunal de Justicia ha señalado igualmente que la finalidad del artículo 90 CE es garantizar la perfecta neutralidad de los tributos internos por lo que se refiere a la competencia entre productos que ya se encuentran en el mercado nacional y productos importados (véase la sentencia de 29 de abril de 2004, *Weigel*, C-387/01, Rec. p. I-4981, apartado 66, y la jurisprudencia que allí se cita).

- 47 Según reiterada jurisprudencia, se infringe el artículo 90 CE, párrafo primero, 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 modalidades diferentes que den lugar, aunque sólo sea en ciertos casos, a una tributación más elevada del producto importado (véase la sentencia Weigel, antes citada, apartado 67, y la jurisprudencia que allí se cita). No obstante, aunque no concurren todos los requisitos para esta discriminación directa, un tributo puede resultar indirectamente discriminatorio en razón de sus efectos.
- 48 Con objeto de garantizar la neutralidad de los tributos internos por lo que se refiere a la competencia entre los automóviles de ocasión que ya se encuentran en el mercado nacional y los vehículos similares importados, procede comparar los efectos del impuesto de matriculación que grava los vehículos de ocasión recién importados en la República de Hungría desde otro Estado miembro y los efectos del impuesto de matriculación residual que grava los vehículos de ocasión similares registrados en Hungría y que, por este motivo, fueron ya sometidos en su día a dicho impuesto.
- 49 No sería pertinente establecer una comparación con los vehículos de ocasión puestos en circulación en Hungría antes de la entrada en vigor de la Ley del impuesto de matriculación. El artículo 90 CE no tiene por objeto impedir que un Estado miembro establezca nuevos impuestos o modifique el tipo o la base imponible de los impuestos en vigor.
- 50 Se deduce de las consideraciones anteriores que tampoco resulta pertinente la alegación del Gobierno húngaro en el sentido de que existen vehículos de ocasión registrados anteriormente en Hungría cuyo valor de mercado incluye el importe residual del impuesto sobre el consumo.
- 51 En lo que respecta a los criterios que pueden utilizarse para la determinación del importe de un impuesto, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, el Derecho comunitario no restringe, en el estado actual de su evolución, la libertad de

cada Estado miembro de establecer un sistema diferenciado de tributación para algunos productos, aunque sean similares en el sentido del párrafo primero del artículo 90 CE, en función de criterios objetivos, tales como la naturaleza de las materias primas utilizadas o los procedimientos de producción aplicados. No obstante, tales diferencias sólo son compatibles con el Derecho comunitario si persiguen objetivos compatibles, a su vez, con las prescripciones del Tratado y del Derecho derivado y si se aplican de manera que eviten cualquier forma de discriminación, directa o indirecta, respecto a las importaciones procedentes de los demás Estados miembros, o de protección de las producciones nacionales competidoras (sentencia *Outokumpu*, antes citada, apartado 30).

52 En el contexto del régimen del impuesto de matriculación, criterios tales como el tipo de motor, la cilindrada y una clasificación basada en consideraciones medioambientales constituyen criterios objetivos. Por lo tanto, pueden ser utilizados en dicho régimen. En cambio, no es preciso que el importe del impuesto esté relacionado con el precio del vehículo.

53 Sin embargo, un impuesto de matriculación no debe resultar más gravoso para los productos originarios de otros Estados miembros que para productos nacionales similares.

54 Pues bien, un vehículo nuevo por el que se ha abonado el impuesto de matriculación en Hungría pierde una parte de su valor de mercado con el paso del tiempo. De este modo disminuye igualmente, en medida similar a la depreciación, el importe del impuesto de matriculación incluido en el valor restante del vehículo. Como vehículo de ocasión, dicho vehículo sólo podrá venderse a un porcentaje de su valor inicial, que incluirá el importe residual del impuesto de matriculación.

55 Ahora bien, según los autos transmitidos al Tribunal de Justicia por los órganos jurisdiccionales remitentes, un vehículo del mismo modelo e idéntico en edad, kilometraje y demás características, comprado de ocasión en otro Estado miembro,

será sometido sin embargo, al matricularlo en Hungría, a un 100 % del impuesto de matriculación aplicable a un vehículo de dicha categoría. Por consiguiente, dicho impuesto resulta más gravoso para los vehículos de ocasión importados que para los vehículos de ocasión similares ya registrados en Hungría y sometidos a este mismo impuesto.

56 Así pues, aunque el objetivo y el fundamento del impuesto de matriculación sean de naturaleza medioambiental y no tengan relación alguna con el valor de mercado del vehículo, el artículo 90 CE, párrafo primero, exige que se tenga en cuenta la depreciación de los vehículos de ocasión sometidos a gravamen, ya que dicho impuesto se caracteriza por el hecho de ser cobrado una sola vez, al matricular por primera vez el vehículo para utilizarlo en el Estado miembro de que se trata, quedando así incluido en su valor de mercado.

57 Se deduce de las consideraciones anteriores que procede responder a las cuestiones planteadas en el asunto C-290/05 y a la primera parte de la tercera cuestión y a la cuarta cuestión en el asunto C-333/05 que el artículo 90 CE, párrafo primero, debe interpretarse en el sentido de que prohíbe un impuesto de la índole del establecido por la Ley del impuesto de matriculación, en la medida en que:

- dicho impuesto se aplica a los vehículos de ocasión con motivo de su primera puesta en circulación en el territorio de un Estado miembro y

- su importe, determinado exclusivamente en función de las características técnicas de los vehículos (tipo de motor, cilindrada) y de su clasificación medioambiental, se calcula sin tener en cuenta la depreciación de éstos, de modo que, al aplicar dicho impuesto a vehículos de ocasión importados de otros Estados miembros, tal importe sobrepasa el importe de dicho impuesto incluido en el valor residual de los vehículos de ocasión similares ya registrados en su día en el Estado miembro de importación.

No es pertinente establecer una comparación con los vehículos de ocasión puestos en circulación en el Estado miembro de que se trata antes de que se estableciera dicho impuesto.

Sobre la segunda parte de la tercera cuestión en el asunto C-333/05

58 El impuesto de matriculación controvertido en el litigio principal no constituye un impuesto sobre el volumen de negocios en el sentido del artículo 33 de la Sexta Directiva, ya que su base imponible no es el volumen de negocios. Tampoco da lugar, en los intercambios entre Estados miembros, a formalidades relacionadas con el paso de una frontera.

59 Por lo tanto, el artículo 33 de la Sexta Directiva no prohíbe un impuesto de esta índole.

60 Procede responder, pues, a la segunda parte de la tercera cuestión que el artículo 33 de la Sexta Directiva no prohíbe la aplicación de un impuesto de la índole del establecido por la Ley del impuesto de matriculación, cuya base imponible no es el volumen de negocios y que no da lugar, en los intercambios entre Estados miembros, a formalidades relacionadas con el paso de una frontera.

Sobre la limitación de los efectos en el tiempo de la presente sentencia

61 En la vista celebrada en el asunto C-290/05, el Gobierno húngaro solicitó al Tribunal de Justicia que limitara los efectos en el tiempo de su sentencia, en el supuesto de que ésta declarase incompatible con el artículo 90 CE, párrafo primero, un impuesto de la índole del establecido por la Ley del impuesto de matriculación. En las observaciones escritas presentadas al Tribunal de Justicia en este mismo asunto, el Gobierno polaco formuló una sugerencia en el mismo sentido.

- 62 Según reiterada jurisprudencia, la interpretación que, en el ejercicio de la competencia que le confiere el artículo 234 CE, hace el Tribunal de Justicia de una norma de Derecho comunitario aclara y precisa, cuando es necesario, el significado y el alcance de dicha norma, tal como debe o habría debido ser entendida y aplicada desde el momento de su entrada en vigor. De ello resulta que la norma así interpretada puede y debe ser aplicada por el juez incluso a relaciones jurídicas nacidas y constituidas antes de la sentencia que resuelva sobre la petición de interpretación, si además se reúnen los requisitos que permiten someter a los órganos jurisdiccionales competentes un litigio relativo a la aplicación de dicha norma (véanse, en particular, las sentencias de 2 de febrero de 1988, Blaizot, 24/86, Rec. p. 379, apartado 27; de 15 de diciembre de 1995, Bosman, C-415/93, Rec. p. I-4921, apartado 141, y de 10 de enero de 2006, Skov y Bilka, C-402/03, Rec. p. I-199, apartado 50).
- 63 A este respecto, procede recordar que sólo con carácter excepcional puede el Tribunal de Justicia, aplicando el principio general de seguridad jurídica inherente al ordenamiento jurídico comunitario, verse inducido a limitar la posibilidad de que los interesados invoquen una disposición por él interpretada con el fin de cuestionar relaciones jurídicas establecidas de buena fe. Para poder decidir dicha limitación, es necesario que concurren dos criterios esenciales, a saber, la buena fe de los círculos interesados y el riesgo de trastornos graves (véanse, en particular, las sentencias de 28 de septiembre de 1994, Vroege, C-57/93, Rec. p. I-4541, apartado 21; de 12 de octubre de 2000, Cooke, C-372/98, Rec. p. I-8683, apartado 42, y Skov y Bilka, antes citada, apartado 51).
- 64 En cuanto al riesgo de trastornos graves, el Gobierno húngaro presentó en la vista cifras relativas al período comprendido entre el 1 de mayo de 2004, fecha de adhesión de la República de Hungría a la Unión Europea, y el 31 de diciembre de 2005, o sea un período de 20 meses. En dicho período se introdujeron en el territorio de la República de Hungría desde otros Estados miembros un total de 81.612 vehículos de ocasión. El Gobierno húngaro ha estimado los ingresos totales procedentes del impuesto de matriculación aplicado a estos vehículos en unos 116 millones de euros. Ha reconocido también que no sería preciso devolver esta suma en su totalidad, sino únicamente el importe correspondiente a la parte de la cuota aplicada a dichos vehículos que resultó excesiva, habida cuenta de la depreciación de los mismos.

- 65 No obstante, dicho Gobierno ha puesto de relieve, por una parte, el coste administrativo del examen caso por caso necesario para devolver el importe percibido en exceso, probablemente superior al importe total que procedería devolver, y ha insistido, por otra parte, en la gran dificultad de identificar a todas las personas con derecho a obtener esta devolución.
- 66 En la vista se ha indicado que, a partir del 1 de enero de 2006, entró en vigor un baremo de reducción de las cuotas del impuesto de matriculación, en el que se determinaban las reducciones en función del número de meses transcurridos entre la fecha de la primera puesta en circulación del vehículo y la fecha de incoación del procedimiento administrativo de liquidación de dicho impuesto.
- 67 Dadas estas circunstancias, el examen de la cuestión de la eventual existencia de un riesgo de trastornos graves puede limitarse al período comprendido entre el 1 de mayo de 2004 y el 31 de diciembre de 2005.
- 68 El importe que debe devolverse no es tan alto como para que dicha devolución pueda provocar, en sí misma, graves repercusiones económicas que justifiquen una limitación de los efectos en el tiempo de la presente sentencia.
- 69 En cuanto al coste administrativo, el Derecho comunitario únicamente exige que el Estado miembro devuelva el importe percibido en exceso con arreglo a las normas del Derecho nacional, siempre que se respeten los principios de equivalencia y de efectividad (véanse en este sentido, en particular, las sentencias de 15 de septiembre de 1998, Edis, C-231/96, Rec. p. I-4951, apartados 19, 20 y 34, y de 17 de junio de 2004, Recheio — Cash & Carry, C-30/02, Rec. p. I-6051, apartados 17, 18 y 20).

- 70 Por consiguiente, procede declarar que no se cumple el segundo criterio de los mencionados en el apartado 63 de la presente sentencia, relativo al riesgo de trastornos graves.
- 71 Dadas estas circunstancias, no es necesario comprobar si se cumple el segundo requisito, relativo a la buena fe de los sectores interesados.
- 72 Se deduce de estas consideraciones que no procede limitar los efectos en el tiempo de la presente sentencia.

Costas

- 73 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. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

- 1) Un impuesto de la índole del establecido en Hungría por la Ley n° CX de 2003, del impuesto de matriculación (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény), que no grava los automóviles particulares debido a su paso por la frontera, no constituye un derecho de aduana de importación ni una exacción de efecto equivalente en el sentido de los artículos 23 CE y 25 CE.**

- 2) **El artículo 90 CE, párrafo primero, debe interpretarse en el sentido de que prohíbe un impuesto de la índole del establecido por la Ley del impuesto de matriculación, en la medida en que:**
- **dicho impuesto se aplica a los vehículos de ocasión con motivo de su primera puesta en circulación en el territorio de un Estado miembro y**
 - **su importe, determinado exclusivamente en función de las características técnicas de los vehículos (tipo de motor, cilindrada) y de su clasificación medioambiental, se calcula sin tener en cuenta la depreciación de éstos, de modo que, al aplicar dicho impuesto a vehículos de ocasión importados de otros Estados miembros, tal importe sobrepasa el importe de dicho impuesto incluido en el valor residual de los vehículos de ocasión similares ya registrados en su día en el Estado miembro de importación.**

No es pertinente establecer una comparación con los vehículos de ocasión puestos en circulación en el Estado miembro de que se trata antes de que se estableciera dicho impuesto.

- 3) **El artículo 33 de la Directiva 77/388/CEE del Consejo, de 17 de mayo de 1977, Sexta Directiva en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios — Sistema común del impuesto sobre el valor añadido: base imponible uniforme, no prohíbe la aplicación de un impuesto de la índole del establecido por la Ley del impuesto de matriculación, cuya base imponible no es el volumen de negocios y que no da lugar, en los intercambios entre Estados miembros, a formalidades relacionadas con el paso de una frontera.**

Firmas