



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 16 de noviembre de 2023*

«Procedimiento prejudicial — Artículo 110 TFUE — Tributos internos — Prohibición de tributos discriminatorios — Impuesto sobre vehículos — Vehículos de segunda mano importados de otros Estados miembros — Aplicación de tarifas diferentes en función de la fecha de matriculación de un vehículo en Portugal»

En el asunto C-349/22,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa — CAAD) [Tribunal Arbitral Tributario (Centro de Arbitraje Administrativo — CAAD), Portugal], mediante resolución de 23 de mayo de 2022, recibida en el Tribunal de Justicia el 31 de mayo de 2022, en el procedimiento entre

NM

y

Autoridade Tributária e Aduaneira,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. N. Piçarra, Presidente de Sala, y los Sres. M. Safjan y N. Jääskinen (Ponente),
Jueces;

Abogado General: Sr. N. Emiliou;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de NM, por el Sr. P. Carido, abogado;
- en nombre del Gobierno portugués, por las Sras. P. Barros da Costa, A. Pimenta y A. Rodrigues y por el Sr. N. Vitorino, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimento: português.

– en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. M. Björkland y la Sra. I. Melo Sampaio, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 110 TFUE.
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre NM y la Autoridade Tributária e Aduaneira (Administración Tributaria y Aduanera, Portugal; en lo sucesivo, «autoridad tributaria»), en relación con la liquidación del impuesto sobre vehículos (en lo sucesivo, «impuesto») previsto por el Código do Imposto sobre Veículos (Código del Impuesto sobre Vehículos) por lo que respecta a un automóvil importado en Portugal por NM.

Marco jurídico

- 3 El artículo 2, apartado 1, letra a), del Código del Impuesto sobre Vehículos, titulado «Ámbito de aplicación objetivo», dispone:

«Estarán sujetos al impuesto los siguientes vehículos:

- a) turismos, considerándose como tales los automóviles cuyo peso bruto no supere los 3 500 [kilogramos (kg)] y cuya capacidad no exceda de nueve plazas sentadas, incluida la del conductor, que se destinen al transporte de personas».

- 4 El artículo 3, apartado 1, de ese Código, titulado «Ámbito de aplicación subjetivo», establece:

«Serán sujetos pasivos del impuesto los operadores registrados, los operadores reconocidos y los particulares, tal como se definen en el presente Código, que procedan al despacho a consumo de los vehículos sujetos a imposición, considerándose como tales a las personas en cuyo nombre se emita la declaración aduanera de vehículos.»

- 5 El artículo 5 de dicho Código, titulado «Hecho imponible», tiene el siguiente tenor:

«1 – Constituye el hecho imponible del impuesto la fabricación, el montaje, la admisión o la importación de vehículos sujetos a imposición en el territorio nacional que deban ser matriculados en Portugal.

[...]

3 – A efectos del presente Código, se entenderá por:

- a) “admisión”: la entrada en el territorio nacional de un vehículo originario de otro Estado miembro de la Unión Europea o despachado a libre práctica en este último».

6 El artículo 6 del mismo Código, titulado «Devengo», dispone:

«1 – En los supuestos contemplados en el apartado 1 del artículo anterior, el impuesto se devengará en el momento del despacho a consumo, que se considerará producido:

[...]

b) en el momento de presentación de la declaración aduanera de vehículos por los particulares.

[...]

3 – La tarifa aplicable será la que esté en vigor en el momento del devengo.»

7 A tenor del artículo 7, apartado 1, letra a), del Código del Impuesto sobre Vehículos, titulado «Tarifa general — automóviles»:

«I – El cuadro A, que figura a continuación, establece la tarifa del impuesto en función del componente de cilindrada y del componente medioambiental y se aplica a los siguientes vehículos:

a) automóviles de pasajeros.»

8 En su versión resultante de la Lei n.º 82-D/2014, que procede à alteração das normas fiscais ambientais nos sectores da energia e emissões, transportes, água, resíduos, ordenamento do território, florestas e biodiversidade, introduzindo ainda um regime de tributação dos sacos de plástico e um regime de incentivo ao abate de veículos em fim de vida, no quadro de uma reforma da fiscalidade ambiental (Ley n.º 82-D/2014, relativa a la modificación de las normas fiscales en materia medioambiental en los sectores de la energía y de las emisiones, transportes, agua, residuos, ordenación del territorio, bosques y biodiversidad, que establece un régimen impositivo para las bolsas de plástico y un régimen de primas por desguace para los automóviles al final de su vida útil en el marco de una reforma de la fiscalidad medioambiental), de 31 de diciembre de 2014 (*Diário da República*, 1.ª serie, n.º 252, de 31 de diciembre de 2014), en vigor entre el 1 de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2020 (en lo sucesivo, «Ley n.º 82-D/2014»), el artículo 8, apartado 1, letra d), del Código del Impuesto sobre Vehículos, titulado «Tarifa intermedia — automóviles», establecía:

«Se aplicará una tarifa intermedia, correspondiente a los porcentajes indicados a continuación de la cuota resultante de la aplicación del cuadro A que figura en el apartado 1 del artículo anterior, a los siguientes vehículos:

d) 25 %, a los turismos equipados con motores híbridos enchufables, cuya batería pueda cargarse mediante conexión a la red eléctrica y que tengan una autonomía mínima, en modo eléctrico, de 25 kilómetros.»

- 9 En su versión resultante de la Lei n.º 75-B/2020, Orçamento do Estado para 2021 (Ley n.º 75-B/2020, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021), de 31 de diciembre de 2020 (*Diário da República*, 1.ª serie, n.º 253, de 31 de diciembre de 2020), en vigor a partir del 1 de enero de 2021 (en lo sucesivo, «Ley n.º 75-B/2020»), el artículo 8 del Código del Impuesto sobre Vehículos, titulado «Tarifa intermedia — automóviles», dispone, en su apartado 1, letra d):

«Se aplicará una tarifa intermedia, correspondiente a los porcentajes indicados a continuación de la cuota resultante de la aplicación del cuadro A que figura en el apartado 1 del artículo anterior, a los siguientes vehículos:

[...]

- d) 25 %, a los turismos equipados con motores híbridos enchufables, cuya batería pueda cargarse mediante conexión a la red eléctrica y que tengan una autonomía mínima, en modo eléctrico, de 50 km y unas emisiones oficiales inferiores a 50 g de CO₂/km.»
- 10 El artículo 11 del Código del Impuesto sobre Vehículos, titulado «Tarifa — vehículos de segunda mano», establece:

«1 – El impuesto que grava los vehículos con matrícula comunitaria definitiva expedida por otros Estados miembros de la Unión Europea será objeto de liquidación provisional de acuerdo con las normas establecidas en este Código, aplicándose los porcentajes de reducción previstos en el cuadro D a la cuota del impuesto resultante de la aplicación del cuadro respectivo, teniendo en cuenta el componente de cilindrada y el componente medioambiental e incluyendo el incremento previsto en el artículo 7, apartado 3, porcentajes que están vinculados a la depreciación media del valor de los vehículos en el mercado nacional y a la vida útil media restante de los vehículos, respectivamente:

Cuadro D [...].».

Litigio principal y cuestión prejudicial

- 11 El 14 de septiembre de 2018, un turismo equipado con un motor híbrido enchufable fue matriculado por primera vez en Alemania.
- 12 El 13 de septiembre de 2021, NM presentó ante la autoridad aduanera competente una declaración aduanera relativa a dicho vehículo para el despacho a consumo de este en Portugal.
- 13 La autoridad aduanera competente calculó el importe del impuesto que NM debía pagar, basándose en los componentes de cilindrada y medioambiental (cuadro A) de dicho vehículo y en la duración de utilización desde la primera matriculación (cuadro D) de este. Una vez efectuado dicho cálculo, determinó que debía aplicarse la tarifa íntegra del impuesto al vehículo, equivalente a un importe de 2 928,28 euros, y emitió una liquidación en ese sentido.
- 14 NM abonó el importe del impuesto indicado en la liquidación que le había sido comunicada por la autoridad aduanera competente. A continuación, presentó ante el presidente del Centro de Arbitragem Administrativa (Centro de Arbitraje Administrativo, Portugal) una solicitud de constitución de un tribunal arbitral para impugnar dicha liquidación.

- 15 La solicitud presentada por NM fue transmitida al Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa — CAAD) [Tribunal Arbitral Tributario (Centro de Arbitraje Administrativo — CAAD), Portugal], que es el órgano jurisdiccional remitente.
- 16 En esencia, NM alega que, en la fecha de la primera matriculación del vehículo de que se trata en el litigio principal, el 14 de septiembre de 2018, estaba vigente el artículo 8, apartado 1, letra d), del Código del Impuesto sobre Vehículos en su versión resultante de la Ley n.º 82-D/2014 y que, con arreglo a dicho artículo, debía aplicarse una tarifa minorada, igual al 25 % de la cuota del impuesto, a los turismos equipados con un motor híbrido enchufable que tuviesen una autonomía mínima, en modo eléctrico, de 25 kilómetros. Sin embargo, en la fecha en la que NM presentó la declaración aduanera relativa a dicho vehículo, era aplicable el artículo 8, apartado 1, letra d), del Código del Impuesto sobre Vehículos en su versión resultante de la Ley n.º 75-B/2020. Ahora bien, contrariamente a la versión de dicho artículo en vigor en 2018, esta disposición ya no permite que los vehículos con características análogas a las del vehículo controvertido en el litigio principal puedan beneficiarse de la aplicación de una tarifa minorada, igual al 25 % de la cuota del impuesto. NM sostiene que, por consiguiente, un vehículo con tales características inicialmente matriculado en otro Estado miembro de la Unión e introducido posteriormente en Portugal recibe un trato desfavorable en comparación con el que se otorga a un vehículo que presente características similares y haya sido adquirido y matriculado inicialmente en Portugal, en la medida en que ese primer vehículo no puede beneficiarse de la aplicación de la tarifa minorada, igual al 25 % de la cuota del impuesto. Así pues, sobre los vehículos inicialmente matriculados en otro Estado miembro de la Unión recae una carga financiera mayor que la que soportan los vehículos con características similares y que han sido matriculados por primera vez en Portugal, lo que no es conforme con el artículo 110 TFUE.
- 17 En cambio, la autoridad tributaria señala que el hecho imponible es la admisión en el territorio portugués de un vehículo que deba ser matriculado en ese país y que el impuesto se devenga cuando se produce el despacho a consumo del referido vehículo en Portugal. Por lo tanto, solo en esa fecha debe apreciarse si un vehículo concreto cumple o no los criterios que le permiten beneficiarse de la aplicación de la tarifa minorada, igual al 25 % de la cuota del impuesto. Además, la autoridad tributaria sostiene que no se infringe el artículo 110 TFUE cuando la cuantía del impuesto percibido por la admisión en el territorio portugués de un vehículo de segunda mano procedente de otro Estado miembro no excede de la cuantía residual de dicho impuesto incorporada al precio de los vehículos usados similares ya matriculados en el interior del país, como sucede, a su juicio, con el importe del impuesto exigido en el caso del vehículo controvertido en el litigio principal.
- 18 En estas circunstancias, el Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa — CAAD) [Tribunal Arbitral Tributario (Centro de Arbitraje Administrativo — CAAD)] resolvió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

¿Se opone el artículo 110 TFUE a que una norma nacional, como el artículo 8, apartado 1, letra d), del [Código del Impuesto sobre Vehículos], que establece, para los turismos que cumplan determinados criterios medioambientales, una bonificación consistente en la reducción al 25 % de la cuota del [impuesto], se mantenga en vigor y se aplique, en su redacción vigente desde el 1 de enero de 2021 —más restrictiva que la vigente hasta entonces—, tanto a vehículos nacionales nuevos como a vehículos de segunda mano procedentes de otros Estados miembros de la Unión Europea, matriculados por primera vez en Portugal a partir de esa fecha, dispensando el mismo trato fiscal a esos vehículos, pero generando una situación que puede considerarse de desigualdad entre vehículos de segunda mano, con el mismo tiempo de uso, que

cumplan los criterios medioambientales menos exigentes anteriormente vigentes pero no cumplan los de la nueva Ley, en función de que a) hayan sido comercializados y matriculados inicialmente en Portugal antes de la fecha de entrada en vigor de la nueva versión de la Ley, en cuyo caso se habrán beneficiado de la bonificación consistente en la reducción al 25 % de la cuota del impuesto, lo cual cabe considerar que se reflejará en el precio de adquisición de los vehículos de segunda mano, o de que b) hayan sido matriculados en otro Estado miembro durante la vigencia de la versión anterior de la Ley y hayan sido despachados a consumo en Portugal después de esa fecha, supuesto en el que deberán soportar el 100 % de la cuota del impuesto?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 19 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 110 TFUE debe interpretarse en el sentido de que se opone a que, en la fecha del despacho a consumo en un Estado miembro de un vehículo matriculado por primera vez en otro Estado miembro, se calcule un impuesto sobre vehículos según las normas aplicables en esa fecha, cuando, en el momento de la primera matriculación de dicho vehículo, estaba en vigor una versión anterior de la normativa relativa a dicho impuesto que llevaría a aplicar una imposición más baja y de la que pudieron beneficiarse vehículos similares, con las mismas características pertinentes que ese vehículo, pero matriculados por primera vez en ese primer Estado miembro.
- 20 Con carácter preliminar, resulta oportuno recordar que, sin perjuicio de determinadas excepciones que no son pertinentes en el presente asunto, la tributación de los automóviles no ha sido armonizada a nivel de la Unión. Por lo tanto, los Estados miembros pueden ejercer libremente su potestad tributaria en este ámbito, siempre que la ejerzan respetando el Derecho de la Unión [sentencia de 19 de septiembre de 2017, Comisión/Irlanda (Impuesto de matriculación), C-552/15, EU:C:2017:698, apartado 71 y jurisprudencia citada].
- 21 Por otro lado, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, un impuesto sobre automóviles recaudado por un Estado miembro con motivo de la matriculación de tales vehículos para su puesta en circulación en su territorio no es ni un derecho de aduana ni una exacción de efecto equivalente, en el sentido de los artículos 28 TFUE y 30 TFUE. Además, tal impuesto tampoco puede apreciarse a la luz del artículo 34 TFUE, que prohíbe las restricciones cuantitativas a la importación y medidas de efecto equivalente a tales restricciones. En efecto, un impuesto como el controvertido en el asunto principal es un tributo interno y debe analizarse, por tanto, desde el punto de vista del artículo 110 TFUE (sentencias de 7 de abril de 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, apartados 32 y 33, y de 17 de diciembre de 2015, Viamar, C-402/14, EU:C:2015:830, apartado 33 y jurisprudencia citada).
- 22 El objetivo del artículo 110 TFUE es garantizar la libre circulación de mercancías entre los Estados miembros en condiciones normales de competencia. Esta disposición pretende eliminar cualquier forma de protección que pueda derivarse de la aplicación de tributos internos, en particular de aquellos que sean discriminatorios para los productos procedentes de otros Estados miembros (sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 28). Se infringe este artículo cuando la tributación que grava el producto importado y la que recae sobre el producto nacional similar se calculan de forma diferente y siguiendo modalidades diferentes que llevan, aunque solo sea en algunos casos, a una imposición superior del producto importado [sentencia de 2 de septiembre de 2021, Comisión/Portugal (Impuesto sobre vehículos), C-169/20, EU:C:2021:679, apartado 34 y jurisprudencia citada].

- 23 Más concretamente, en materia de imposición de automóviles de segunda mano importados, la finalidad del artículo 110 TFUE es garantizar la perfecta neutralidad de los tributos internos por lo que se refiere a la competencia entre los productos que ya se encuentran en el mercado nacional y los productos importados, por lo que obliga a todos los Estados miembros a elegir y a estructurar los impuestos que gravan los automóviles de modo que no favorezcan la venta de vehículos de segunda mano nacionales ni desincentiven, en consecuencia, la importación de vehículos de segunda mano similares (véanse, en este sentido, la sentencia de 7 de abril de 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, apartado 56, y el auto de 17 de abril de 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, apartado 17).
- 24 Pues bien, los automóviles presentes en el mercado de un Estado miembro son productos nacionales de este, en el sentido del artículo 110 TFUE. Cuando estos productos son puestos a la venta en el mercado de vehículos de segunda mano de dicho Estado miembro, deben ser considerados productos similares a los vehículos de segunda mano importados del mismo tipo, de las mismas características y con el mismo desgaste. En efecto, los vehículos de segunda mano adquiridos en el mercado de dicho Estado miembro y los adquiridos, con vistas a la importación y a la puesta en circulación en él, en otros Estados miembros constituyen productos competidores (sentencia de 7 de abril de 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, apartado 55, y auto de 17 de abril de 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, apartado 16).
- 25 Así pues, se vulnera el artículo 110 TFUE cuando la cuantía del impuesto que grava un vehículo de segunda mano procedente de otro Estado miembro excede de la cuantía residual del impuesto incorporada al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el interior del país, ya que tal supuesto podría favorecer la venta de vehículos de segunda mano nacionales y desincentivar la importación de vehículos de segunda mano similares (sentencia de 19 de diciembre de 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, apartados 31 y 32 y jurisprudencia citada).
- 26 En el presente asunto, de los datos de que dispone el Tribunal de Justicia se desprende, por una parte, que el impuesto es un impuesto sobre el consumo que grava, en particular, todo vehículo que deba ser matriculado en Portugal y que es exigible en el momento en que dicho vehículo es despachado a consumo en ese país. Así pues, este impuesto se aplica a los vehículos nuevos y a los vehículos de segunda mano importados, puesto que solo se recauda una vez, en el momento del despacho a consumo de un vehículo determinado en el territorio portugués.
- 27 Por otra parte, el órgano jurisdiccional remitente explica que el artículo 8 del Código del Impuesto sobre Vehículos fue modificado con posterioridad a la fecha de la primera matriculación del vehículo controvertido en el litigio principal, que tuvo lugar en Alemania, pero con anterioridad al despacho a consumo del vehículo en Portugal. Dicha modificación tenía por objeto hacer más exigentes los requisitos que deben cumplirse para que un vehículo pueda beneficiarse de la aplicación de la tarifa minorada, igual al 25 % de la cuota del impuesto.
- 28 En efecto, como se desprende de la petición de decisión prejudicial, en virtud del régimen que era aplicable en Portugal con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra d), del Código del Impuesto sobre Vehículos en su versión resultante de la Ley n.º 82-D/2014, en la fecha de la primera matriculación del vehículo controvertido en el litigio principal, que tuvo lugar en Alemania, este podía acogerse a la aplicación de la tarifa minorada, igual al 25 % de la cuota del impuesto. En cambio, en la fecha en que fue despachado a consumo en Portugal, el citado vehículo no cumplía los requisitos establecidos para acogerse a tal tarifa minorada con arreglo al régimen previsto en el artículo 8, apartado 1, letra d), del Código del Impuesto sobre Vehículos en su versión resultante de la Ley n.º 75-B/2020.

- 29 De ello se deduce que el impuesto puede aplicarse a vehículos de segunda mano del mismo tipo, de las mismas características y con el mismo desgaste, que son productos similares en el sentido de la jurisprudencia mencionada en el apartado 24 de la presente sentencia, a una tarifa diferente en función de que hayan sido despachados a consumo en Portugal antes o después de la modificación legislativa descrita en los apartados 27 y 28 de la presente sentencia.
- 30 En este contexto, corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar que, en el momento del despacho a consumo en Portugal de un vehículo de segunda mano procedente de otro Estado miembro, esa aplicación de la normativa relativa al impuesto no conduzca a que el impuesto que grava dicho vehículo de segunda mano exceda de la cuantía residual del citado impuesto incorporada al valor de los vehículos usados similares ya matriculados en el interior del país y pueda favorecer la venta de vehículos de segunda mano nacionales y desincentivar la importación de vehículos de segunda mano similares, en el sentido de la jurisprudencia mencionada en el apartado 25 de la presente sentencia.
- 31 En primer lugar, dicho órgano jurisdiccional deberá tener en cuenta, por una parte, que el impuesto se percibe a la tarifa íntegra con motivo de la importación y del despacho a consumo del citado vehículo procedente de otro Estado miembro, aun cuando dicho vehículo cumplía los requisitos para acogerse a la aplicación de la tarifa minorada, igual al 25 % de la cuota del impuesto, en el momento en que fue matriculado por primera vez en ese otro Estado miembro. Por otra parte, deberá tener en cuenta que el adquirente de un vehículo de segunda mano similar ya presente en el mercado portugués soporta únicamente la cuantía del impuesto residual incorporada al valor de mercado del vehículo que compra, estando, por lo demás, vinculado el valor de este impuesto a una tarifa minorada que se paga en el momento del despacho a consumo inicial de dicho vehículo.
- 32 A este respecto, procede recordar que el Tribunal de Justicia ha precisado que los Estados miembros no pueden adoptar nuevos impuestos o introducir modificaciones en los existentes que tengan por objeto o por efecto desincentivar la venta de productos importados en beneficio de la venta de productos similares disponibles en el mercado nacional e introducidos en este con anterioridad a la entrada en vigor de dichos impuestos o modificaciones (sentencia de 19 de diciembre de 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, apartado 35).
- 33 En segundo lugar, de las explicaciones facilitadas por el órgano jurisdiccional remitente se desprende que las modalidades de cálculo del impuesto han sido modificadas progresivamente mediante varias reformas legislativas, con el fin de que el componente medioambiental de este impuesto tenga en cuenta en lo sucesivo la depreciación resultante de la duración de la utilización de los vehículos de segunda mano importados en Portugal.
- 34 No obstante, sin perjuicio de las comprobaciones que deberá efectuar el órgano jurisdiccional remitente, tales reformas legislativas no parecen poder garantizar, por sí solas, una aplicación del impuesto compatible con el artículo 110 TFUE. En efecto, como se desprende, en esencia, del apartado 31 de la presente sentencia, el valor de mercado de los vehículos similares a un vehículo como el controvertido en el litigio principal, que también se comercializan en el mercado portugués de vehículos de segunda mano y a los que se aplicó la tarifa minorada, igual al 25 % de la cuota del impuesto, cuando fueron despachados a consumo, comprende la cuantía residual del citado impuesto. Pues bien, tal cuantía residual debe evaluarse en relación con la tarifa a la que se pagó dicho impuesto.

- 35 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 110 TFUE debe interpretarse en el sentido de que se opone a que, en la fecha del despacho a consumo en un Estado miembro de un vehículo matriculado por primera vez en otro Estado miembro, se calcule un impuesto sobre vehículos según las normas aplicables en esa fecha, cuando, en el momento de la primera matriculación de dicho vehículo, estaba en vigor una versión anterior de la normativa relativa a dicho impuesto que llevaría a aplicar una imposición más baja y de la que pudieron beneficiarse vehículos similares, con las mismas características pertinentes que ese vehículo, pero matriculados por primera vez en ese primer Estado miembro, si, y en la medida en que, la cuantía del impuesto percibido sobre el mismo vehículo importado excede de la cuantía del valor residual del impuesto que se incorpora al valor de los vehículos nacionales similares presentes en el mercado nacional de vehículos de segunda mano.

Costas

- 36 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este 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 Octava) declara:

El artículo 110 TFUE debe interpretarse en el sentido de que se opone a que, en la fecha del despacho a consumo en un Estado miembro de un vehículo matriculado por primera vez en otro Estado miembro, se calcule un impuesto sobre vehículos según las normas aplicables en esa fecha, cuando, en el momento de la primera matriculación de dicho vehículo, estaba en vigor una versión anterior de la normativa relativa a dicho impuesto que llevaría a aplicar una imposición más baja y de la que pudieron beneficiarse vehículos similares, con las mismas características pertinentes que ese vehículo, pero matriculados por primera vez en ese primer Estado miembro, si, y en la medida en que, la cuantía del impuesto percibido sobre el mismo vehículo importado excede de la cuantía del valor residual del impuesto que se incorpora al valor de los vehículos nacionales similares presentes en el mercado nacional de vehículos de segunda mano.

Firmas