

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
GIUSEPPE TESAURO
apresentadas em 31 de Março de 1992 *

*Senhor Presidente,
Senhores Juízes,*

ao condutor e passageiros do destinado às mercadorias.

1. No presente processo, o Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto interroga o Tribunal de Justiça sobre a compatibilidade do «imposto automóvel», criado pelo Decreto-Lei n.º 152/89 de 10 de Maio de 1989, com os artigos 12.º e 95.º do Tratado CEE.

Como resulta do artigo 1.º do decreto em questão, o referido imposto, de natureza específica, monofásica e variável em função da cilindrada, incide sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros, incluindo os de uso misto, os de corrida e outros principalmente concebidos para o transporte de pessoas, com exclusão das autocaravanas. O imposto incide tanto sobre os veículos importados novos ou usados, como sobre os montados ou fabricados em Portugal e já matriculados.

2. Os factos, tal como resultam do despacho de reenvio assim como dos autos, são os seguintes: em Novembro de 1989, a Sociedade Automóveis Citroën, com sede em Lisboa, importou para Portugal um veículo novo de marca Citroën, com uma cilindrada de 1 360 cm³. O veículo foi considerado pelas autoridades aduaneiras como veículo ligeiro para transporte de mercadorias, pois estava provido de uma antepara inamovível que separava totalmente o espaço destinado

Por este motivo, a importação não foi sujeita ao imposto automóvel previsto no Decreto-Lei n.º 152/89. Todavia, o importador estava vinculado à obrigação de não alterar as características que tinham permitido qualificar o veículo, para efeitos da sua classificação fiscal, como veículo ligeiro de mercadorias e isto sob pena de contravenção por fraude fiscal, com aplicação de uma coima entre 10 000 e 10 000 000 ESC.

O veículo foi posteriormente vendido, em data anterior a 31 de Dezembro de 1989, a uma empresa portuguesa que o matriculou registando-o como veículo ligeiro de mercadorias.

Em 20 de Julho de 1990, a Polícia de Segurança Pública levantou um auto por fraude fiscal contra Lourenço Dias, colaborador da referida sociedade, pelo facto de este conduzir o veículo, no qual tinha sido retirada a antepara de separação do espaço destinado ao condutor do destinado às mercadorias.

3. Tendo-lhe sido aplicada uma coima de 200 000 ESC, o interessado recorreu para o

* Língua original: italiano.

Tribunal Fiscal Aduaneiro, pedindo a sua absolvição; o referido Tribunal, nutrindo dúvidas sobre a compatibilidade do Decreto-Lei n.º 152/89 com o direito comunitário, colocou ao Tribunal de Justiça as oito questões prejudiciais seguintes:

«1) O artigo 95.º, n.º 1, do Tratado CEE autoriza o Estado português a tributar em imposto automóvel os veículos usados importados da Comunidade e a deixar sem tributação os veículos usados adquiridos em Portugal?

2) O artigo 95.º, n.º 2, do Tratado CEE permite a utilização de uma tabela de taxas específicas, no imposto automóvel português, que sofre acentuado agravamento a partir de certa cilindrada de veículos que não são montados ou fabricados em Portugal e de forma a atingir exclusivamente os que são importados?

3) Permitirá o artigo 95.º do Tratado CEE que Portugal estabilize ou tente estabilizar o consumo de automóveis num modelo económico que abranja os veículos com cilindrada compreendida entre os 801 e 1 500 cm³ mediante a concessão de um abatimento do imposto automóvel para veículos dessa cilindrada?

4) Permitirá o artigo 95.º, n.º 2, do Tratado CEE que o imposto automóvel na importação tenha modalidades de cobrança e prazos de pagamento diferen-

tes do imposto devido pelos veículos fabricados em Portugal?

5) Permitirá o artigo 95.º, n.º 2, do Tratado CEE que o Estado português estabeleça uma restrição de circulação para os veículos importados e nenhuma restrição estabeleça para os veículos montados ou fabricados em Portugal, tendo em conta que aqueles só podem circular até 48 horas a partir da entrada no País?

6) Permitirá o artigo 95.º, n.º 2, do Tratado CEE que o Estado português imponha um prazo para entrega do processo de *importação* de veículos na alfândega competente e não estabeleça prazo para a entrega dos documentos aduaneiramente relevantes relativamente aos veículos montados ou fabricados em Portugal?

7) O artigo 95.º do Tratado CEE permite que o Estado português isente de imposto automóvel a importação de veículos antigos, verificadas que sejam certas circunstâncias de apreciação subjectiva?

8) Se um Estado-membro na véspera da adesão à CEE lançar um imposto interno sobre consumo específico que incida não só sobre os produtos importados da Comunidade como sobre os produtos nele alegadamente fabricados, mas ou não fabricando esse Estado tal produto ou fabricando-o em quantidades tão insignificantes que não tenha qualquer relevo no mercado, não ha-

verá uma violação sub-reptícia e camuflada do artigo 95.º do Tratado CEE? Não estaremos, então, perante um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro, contrário ao artigo 12.º do Tratado CEE?»

4. Refiro, antes de mais, que o Governo português, o Ministério Público junto do Tribunal Fiscal Aduaneiro e, em menor medida, a própria Comissão, exprimiram fortes dúvidas sobre a pertinência das questões colocadas.

A este propósito devo salientar que, à exceção da oitava questão, que deve não obstante ser reformulada conforme adiante direi, considero plenamente fundadas tais reservas. Com efeito, tendo em conta os elementos do processo, não se comprehende de que maneira as respostas às perguntas assim formuladas possam ser úteis ao tribunal *a quo* para efeitos da resolução do litígio perante si pendente; e, na realidade, parece que o Tribunal de Justiça é chamado a formular em termos muito gerais e abstractos um juízo de compatibilidade da legislação portuguesa relativamente ao direito comunitário, analisando disposições internas que não têm qualquer relação com o objecto do litígio e ultrapassando desta forma o âmbito das funções que lhe são atribuídas pelo artigo 177.º do Tratado CEE.

Com efeito, recordo que, como resulta do texto do artigo 177.º e como, por outro lado, tem sido precisado pelo próprio Tribunal de Justiça, o processo de reenvio preju-

dicial representa um instrumento de cooperação entre o Tribunal de Justiça e os tribunais nacionais, através do qual o primeiro fornece aos segundos os elementos de interpretação de direito comunitário que lhe são necessários para a resolução dos litígios que lhe são submetidos¹; além disso, o artigo 177.º não confere ao Tribunal de Justiça a incumbência de formular pareceres de carácter consultivo sobre questões gerais ou hipotéticas, mas sim de contribuir para a administração da justiça nos Estados-membros².

Por outro lado, em aplicação de tais princípios, o Tribunal de Justiça, por um lado, sempre exprimiu a sua recusa em responder a questões postas pelos tribunais nacionais desde que seja manifesto que a disposição de direito comunitário sujeita a interpretação do Tribunal de Justiça não é aplicável³ e, por outro lado, frequentemente reformulou as questões apresentadas pelo tribunal de reenvio de forma inadequada.

Com efeito, é certo que segundo jurisprudência uniforme, no âmbito da repartição 226061 das funções jurisdicionais entre os tribunais nacionais e o Tribunal de Justiça, repartição efectuada pelo artigo 177.º do Tratado, o tribunal nacional, que é o único que tem conhecimento directo dos factos da causa assim como dos argumentos das par-

1 — Despacho de 26 de Janeiro de 1990, Falcia, n.º 7, C-286/88, Colect., p. I-191).

2 — Acórdão de 16 de Dezembro de 1981, Foglia/Novello, n.º 18, C-244/80, Recueil, p. 3045).

3 — Acórdãos de 8 de Novembro de 1990, Gmurzynska, n.º 23, C-231/89, Colect., p. I-4003); de 18 de Outubro de 1990, Dzodzi, n.º 40, C-297/88 e C-197/89, Colect., p. I-3763); de 16 de Setembro de 1982, Vlaminck, n.º 13 e 14, C-132/81, Recueil, p. 2953); de 16 de Junho de 1981, Salonia, n.º 6, C-126/80, Recueil, p. 1563).

tes, e que deverá assumir a responsabilidade pela decisão a proferir, está em posição mais idónea para apreciar, com pleno conhecimento de causa, a pertinência das questões de direito suscitadas num processo que é chamado a decidir e a necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sentença⁴. Todavia, também é verdade que da própria jurisprudência do Tribunal de Justiça resulta que, em caso de questões eventualmente formuladas de modo inadequado e que ultrapassem o âmbito das funções atribuídas pelo artigo 177.º, compete ao Tribunal de Justiça extrair do conjunto dos elementos fornecidos pelo tribunal nacional, e em particular da fundamentação do processo de reenvio, os elementos de direito comunitário que requerem interpretação — ou, se for caso disso, um juízo de validade — tendo em conta o objecto do litígio⁵.

novo e, portanto, em nada alterará a posição processual de Lourenço Dias a eventual verificação do carácter discriminatório da legislação em causa no que se refere aos automóveis usados.

A mesma conclusão é válida para a segunda e terceira questões se se tiver em conta a circunstância de o veículo em causa ter uma cilindrada de 1 360 cm³, ao passo que, como resulta claramente da fundamentação do despacho de reenvio, o tribunal *a quo* pergunta se é contrário ao direito comunitário o agravamento fiscal previsto para os veículos de cilindrada superior a 1 750 cm³ e sublinha que a regulamentação em causa favorece os modelos abrangidos pela cilindrada compreendida entre 801 a 1 500 cm³.

5. Posto isto, ilustrarei com brevidade as razões que me levam a sugerir que o Tribunal de Justiça se abstenha de responder à quase totalidade das questões colocadas pelo tribunal de reenvio.

A primeira questão diz respeito ao carácter, eventualmente discriminatório, da legislação portuguesa no que se refere aos veículos usados importados dos outros Estados-membros. Ora, como se disse, no caso em apreço trata-se de um veículo importado em

Ora, parece-me demasiado evidente que, mesmo que o Tribunal de Justiça considerasse que a legislação portuguesa em causa é incompatível com o artigo 95.º do Tratado, pelo facto de penalizar os veículos importados com uma cilindrada superior a 1 500 cm³ ou 1 700 cm³, tal disposição é destituída de consequências no que respeita à cobrança do imposto sobre os veículos de cilindrada inferior.

Daqui resulta que, portanto, em minha opinião, o Tribunal não deverá responder a tais questões, embora possa, para dar uma visão completa e exaustiva, invocar os critérios definidos na jurisprudência relativamente a regimes fiscais progressivos, fazendo referência ao específico objecto da causa, ou

4 — Acórdãos de 14 de Fevereiro de 1980, Damiani, n.º 5, C-53/79, Recueil, p. 273); de 29 de Novembro de 1978, Redmond, n.º 25, C-83/78, Recueil, p. 2347) e de 16 de Março de 1988, Pierik, n.ºs 6 e 7, C-117/77, Recueil, p. 825).

5 — Acórdãos de 20 de Março de 1986, Tissier, n.º 9, C-35/85, Colect., p. 1207); de 4 de Dezembro de 1980, Wilner, n.º 4, C-54/80, Recueil, p. 3673); de 15 de Outubro de 1980 Providence agricole de la Champagne, n.º 15, C-4/79, Recueil, p. 2823) e de 29 de Novembro de 1978, Redmond, já referido, n.º 26 da fundamentação.

seja, o imposto que onera os veículos com uma cilindrada de 1 360 cm³.

ção do imposto como encargo de efeito equivalente na acepção dos artigos 9.^º e 12.^º do Tratado ou como imposição interna na acepção do artigo 95.^º⁶.

Seguidamente, as quarta, quinta e sexta questões dizem respeito às formas de cobrança do imposto e às formalidades aduaneiras previstas na regulamentação portuguesa.

Mesmo sobre este aspecto não pode todavia deixar de salientar-se que o veículo em questão foi importado com isenção do imposto automóvel, ao passo que o imposto só se tornou exigível após a transformação do próprio veículo nas mesmas condições a que estaria sujeito um veículo fabricado em Portugal; portanto, também neste caso, a eventual consideração do carácter discriminatório das formas de cobrança do imposto no momento da importação não tem manifestamente qualquer utilidade para a resolução do litígio pendente no Tribunal Fiscal Aduaneiro.

Análogas considerações são válidas também para a sétima questão através da qual o tribunal de reenvio coloca o problema da legalidade das disposições do Decreto-Lei n.^º 152/89 relativas aos automóveis antigos.

6. A luz de tais considerações e tendo em conta os elementos fornecidos pelo tribunal nacional e resultantes dos autos, parece-me que a única pergunta que reclama uma resposta por parte do Tribunal de Justiça é a suscitada na oitava questão colocada pelo tribunal *a quo*, questão relativa à qualifica-

A este propósito saliento antes de mais que, como resulta de jurisprudência uniforme do Tribunal de Justiça⁷ o mesmo imposto não pode, no sistema do Tratado, ser incluído simultaneamente na categoria dos encargos de efeito equivalente a um direito aduaneiro na acepção dos artigos 9.^º, 12.^º e 13.^º do Tratado, e na das imposições internas na acepção do artigo 95.^º, uma vez que os artigos 9.^º e 12.^º proíbem, entre os Estados-membros, a cobrança de direitos aduaneiros na importação e na exportação ou encargos de efeito equivalente, enquanto que o artigo 95.^º se limita à proibir imposições internas que tenham uma função discriminatória relativamente aos produtos dos outros Estados-membros.

Mais especificamente, a característica essencial de um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro, que o distingue de uma imposição interna, consiste no facto de o primeiro onerar exclusivamente um produto importado enquanto tal, enquanto que a segunda onera tanto os produtos importados como os nacionais.

6 — A oitava questão, tal como vem formulada, parece na realidade incidir sobre uma disposição legal que já não está em vigor. Com efeito, ai se faz referência a um imposto lançado em Portugal na véspera da adesão e, desta forma, ao Decreto-Lei n.^º 679/73 de Dezembro de 1973, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.^º 504/F/85 de Dezembro de 1985. Ora, tal disposição legal foi revogada pelo Decreto-Lei n.^º 405/87 e, além do mais, diferentemente do Decreto-Lei n.^º 152/89, que se aplica ao caso Lourenço Dias, aquele fixa o montante do imposto com base no valor e não na cilindrada do veículo.

7 — Acórdãos de 7 de Maio de 1987, Co-Fruta, n.^{os} 8 a 11, C-193/85, Colect., p. 2085) e de 22 de Março de 1977, Steinike, n.^{os} 27 e 28, do C-78/76, Recueil, p. 595.

Finalmente, resulta igualmente da jurisprudência do Tribunal de Justiça que mesmo um encargo imposto a um produto importado de um outro Estado-membro, quando não exista um produto nacional idêntico ou similar, não constitui encargo de efeito equivalente, mas sim uma imposição interna na acepção do artigo 95.º do Tratado, desde que faça parte de um regime geral e de imposições internas que incidam sistematicamente sobre categorias de produtos, segundo critérios objectivos aplicados independentemente da origem dos produtos.

7. Ora, analisando a legislação em causa à luz dos princípios acabados de invocar, deve salientar-se que o «Imposto Automóvel» se aplica sem distinção tanto aos veículos montados ou fabricados em Portugal, como aos importados, tanto novos como usados, em função de escalões de cilindrada para os quais foram fixados valores por centímetro cúbico e, desta forma, em linha de princípio, apresenta características para poder ser considerado, à luz da jurisprudência do Tribunal de Justiça, como uma imposição interna na acepção do artigo 95.º do Tratado.

Além disso, contrariamente ao que parece supor o tribunal de reenvio, dos dados fornecidos pela indústria automobilística portuguesa (dados não contestados pela Comissão) resulta que a produção nacional de automóveis (produzidos ou montados) não é de forma alguma menosprezável.

Com base em tais elementos considero, portanto, que deve ser respondido à questão acima indicada no sentido de que um imposto denominado imposto automóvel, que incide tanto sobre produtos importados como sobre produtos nacionais, não constitui um encargo de efeito equivalente a um

direito aduaneiro à importação na acepção dos artigos 9.º e 12.º do Tratado, desde que faça parte de um sistema geral de imposições internas que incidem sistematicamente sobre categorias de produtos, segundo critérios objectivos aplicados independentemente da origem dos produtos; tal imposto reveste o carácter de uma imposição interna na acepção do artigo 95.º do Tratado.

8. No que se refere a esta última disposição, assim, basta salientar, por um lado, que, como resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça, no estádio actual do direito comunitário, os Estados-membros, em princípio, continuam livres de sujeitar produtos como os veículos automóveis a um sistema de impostos de circulação cujo montante aumenta gradualmente segundo um critério objectivo como seja a potência final ou a cilindrada⁸; e, por outro lado, que no caso em apreço, o próprio tribunal de reenvio parece reconhecer que, como resulta com toda a evidência do exame da tabela anexa ao Decreto-Lei n.º 152/89⁹ o imposto cobrado sobre automóveis com uma cilindrada de 1 360 cm³ não comporta qualquer efeito discriminatório ou proteccionista.

8 — Acórdãos de 5 de Abril de 1990, Comissão/Grécia, n.º 17, C-132/88, *Colect.*, p. I-1567 e de 9 de Maio de 1985, *Humblo*, n.º 12, C-112/84, *Recueil*, p. 1367.

9 —

Escalão de cilindrada (em cm ³)	Taxas (em ESC/cm ³)	Parcela a abater (em ESC)
Até 800	95	...
De 801 a 1 000	200	84 000
De 1 001 a 1 250	420	304 000
De 1 251 a 1 500	735	697 750
De 1 501 a 1 750	390
De 1 751 a 2 000	1 040
Mais de 2 000	1 700

9. À luz das considerações acima expostas sugiro que seja respondido ao tribunal de reenvio da forma seguinte:

«Um imposto, denominado imposto automóvel, que incida tanto sobre produtos importados como sobre produtos nacionais, não constitui um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro à importação na acepção dos artigos 9.º e 12.º do Tratado, desde que faça parte de um sistema geral de imposições internas que incidem sistematicamente sobre categorias de produtos segundo critérios objectivos aplicados independentemente da origem dos produtos.»