

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)  
22 de Fevereiro de 2001 \*

No processo C-393/98,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.º do Tratado CE (actual artigo 234.º CE), pelo Supremo Tribunal Administrativo (Portugal), destinado a obter, no litígio pendente neste órgão jurisdicional entre

**Ministério Público,**

**António Gomes Valente**

e

**Fazenda Pública,**

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação do artigo 95.º do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 90.º CE),

\* Língua do processo: português.

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: A. La Pergola, presidente de secção, M. Wathelet (relator),  
D. A. O. Edward, P. Jann e L. Sevón, juízes,

advogado-geral: N. Fennelly,  
secretário: H. von Holstein, secretário adjunto,

vistas as observações escritas apresentadas:

- em representação de A. Gomes Valente, por J. Sá Pereira, advogado,
- em representação do Governo português, por L. Fernandes, A. Seíça Neves e H. Ventura, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo neerlandês, por M. A. Fierstra, na qualidade de agente,
- em representação do Governo finlandês, por T. Pynnä, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por E. Traversa e A. M. Alves Vieira, na qualidade de agentes,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações do Governo português, representado por L. Fernandes e V. Guimarães, na qualidade de agente, e da Comissão, representada por A. M. Alves Vieira, na audiência de 8 de Junho de 2000,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 21 de Setembro de 2000,

profere o presente

### Acórdão

1 Por acórdão de 7 de Outubro de 1998, entrado no Tribunal de Justiça em 5 de Novembro seguinte, o Supremo Tribunal Administrativo colocou, nos termos do artigo 177.º do Tratado CE (actual artigo 234.º CE), três questões prejudiciais sobre a interpretação do artigo 95.º do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 90.º CE).

2 Estas questões foram suscitadas no âmbito de um litígio que opõe A. Gomes Valente à Fazenda Pública, exigindo A. Gomes Valente a devolução do imposto automóvel por ele pago quando da importação em Portugal de um veículo usado em proveniência de outro Estado-Membro.

## Enquadramento jurídico nacional

- 3 Na data do acto de liquidação do imposto devido pela importação definitiva do veículo de A. Gomes Valente, o regime jurídico do imposto automóvel português constava do Decreto-Lei n.º 40/93, de 18 de Fevereiro de 1993 (*Diário da República*, I série-A, n.º 41, de 18 de Fevereiro de 1993), com a redacção dada pela Lei n.º 10-B/96, de 23 de Março de 1996 (*Diário da República*, I série-A, de 23 de Março de 1996, a seguir «Decreto-Lei n.º 40/93»). Este diploma sofreu ainda várias alterações posteriores.
- 4 O imposto automóvel português é um imposto monofásico, que só é pago uma vez, quando da primeira introdução do veículo no mercado português, portanto, no momento da primeira matrícula em Portugal. Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 40/93:

«O imposto automóvel (IA) é um imposto interno incidente 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 — admitidos ou importados no estado de novos ou usados, incluindo os montados ou fabricados em Portugal e que se destinem a ser matriculados.»

- 5 Segundo o artigo 1.º, n.º 4, do mesmo decreto-lei, o imposto automóvel é variável em função do escalão de cilindrada do veículo e determinável de acordo com as tabelas anexas ao referido decreto-lei, que dele fazem parte integrante.

6 Por força do artigo 3.º, n.º 1, do referido decreto-lei:

«Nenhum veículo automóvel ligeiro, quer no estado de novo, quer no de usado, poderá ser matriculado sem que seja apresentado à Direcção-Geral de Viação o comprovativo do pagamento do IA, com o averbamento oficial de cobrança, garantia ou isenção desse pagamento.»

7 O artigo 1.º, n.º 7, do Decreto-Lei n.º 40/93, com a redacção introduzida pelas Leis n.ºs 75/93, de 20 de Dezembro de 1993, e 39-B/94, de 27 de Dezembro de 1994, prevê que os veículos automóveis usados importados em Portugal, originários ou em livre prática nos Estados-Membros, beneficiam das reduções do imposto automóvel de acordo com a tabela seguinte:

- com 1 a 2 anos de uso, a percentagem de redução é de 18%;
  
- com mais de 2 anos e até 3 anos de uso, a percentagem de redução é de 24%;
  
- com mais de 3 anos e até 4 anos de uso, a percentagem de redução é de 32%;
  
- com mais de 4 anos e até 5 anos de uso, a percentagem de redução é de 41%;
  
- com mais de 5 anos e até 6 anos de uso, a percentagem de redução é de 49%;

- com mais de 6 anos e até 7 anos de uso, a percentagem de redução é de 55%;
  - com mais de 7 anos e até 8 anos de uso, a percentagem de redução é de 61%;
  - com mais de 8 anos de uso, a percentagem de redução é de 67%.
- 8 Estas percentagens de redução do imposto automóvel aplicam-se sobre o imposto automóvel que seria exigido, quando da importação do veículo usado, para um veículo novo equivalente. De acordo com o preâmbulo do Decreto-Lei n.º 40/93, as mesmas visam compensar a respectiva desvalorização por uso.

### O litígio no processo principal e as questões prejudiciais

- 9 A. Gomes Valente comprou em França um veículo automóvel ligeiro de passageiros usado, da marca BMW, modelo 325 TD, com 2 497 cm<sup>3</sup> de cilindrada, que fora posto em circulação no mercado francês em 2 de Dezembro de 1991 (data da primeira matrícula).
- 10 Em 16 de Setembro de 1996, A. Gomes Valente declarou na estância aduaneira de Aveiro que este veículo se destinava à importação definitiva e que o seu valor era de 2 500 000 PTE. Na mesma data, a Alfândega de Aveiro ordenou a liquidação do imposto automóvel, cujo montante fixou em 1 856 994 PTE, que foram pagos pelo impugnante.

11 Tendo a impugnação feita por A. Gomes Valente contra este acto de liquidação sido julgada improcedente por decisão do Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal), em 16 de Outubro de 1997, A. Gomes Valente e o Ministério Público recorreram da mesma para o Supremo Tribunal Administrativo.

12 A. Gomes Valente defende que a referida decisão ignora a jurisprudência do Tribunal de Justiça relativa à interpretação do artigo 95.º do Tratado, que, em razão do efeito directo desta disposição, conduziria à não aplicação, ao caso *sub judice*, da regulamentação nacional contrária ao direito comunitário. Alega que, nos n.ºs 14 e 15 do seu acórdão de 9 de Março de 1995, Nunes Tadeu (C-345/93, Colect., p. I-479), que tinha como contexto jurídico o regime do imposto automóvel anterior ao que estava em vigor quando importou o seu veículo para Portugal, o Tribunal de Justiça declarou que uma norma que limita a redução do imposto cobrado sobre os veículos usados importados a uma determinada percentagem do imposto cobrado sobre os veículos novos do mesmo tipo, sem que se tome em consideração a depreciação efectiva do veículo, provoca uma tributação discriminatória dos veículos usados importados. Em sua opinião, apesar das alterações introduzidas no regime do imposto automóvel na sequência do acórdão Nunes Tadeu, já referido, o imposto automóvel português continua a ser contrário ao artigo 95.º do Tratado porque não é calculado com base no valor comercial efectivo dos veículos usados.

13 A. Gomes Valente pediu ao Supremo Tribunal Administrativo que submetesse o assunto ao Tribunal de Justiça, a título prejudicial, sugerindo-lhe as seguintes questões:

«1.º Garante a perfeita neutralidade das imposições internas no que se refere à concorrência entre produtos nacionais e produtos importados (no caso, automóveis) e é compatível com o § 1 do artigo 95.º do Tratado CEE uma legislação, como a portuguesa, que tributa em taxa fixa os automóveis ligeiros de passageiros usados importados considerando apenas a cilindrada do veículo, com a dedução à colecta de uma percentagem de 18%, 24%, 32%, 41%, 49%, 55%, 61% e 67% (conforme o veículo importado tenha um a dois, dois a três, três a quatro, quatro a cinco, cinco a seis, seis a sete, sete a oito anos de uso) do que pagaria um veículo novo (importado ou adquirido no mercado nacional), e que

um veículo com mais de oito anos de uso, tenha de pagar 33% do IA que pagaria um veículo novo (importado ou adquirido no mercado nacional), sem, em qualquer dos referidos tipos de situações, tomar em consideração todos os outros factores que influenciam o valor de um automóvel, tais como a quilometragem, estado de conservação e o modelo, entre outros?

2.º É compatível com o § 1 do artigo 95.º do Tratado CEE uma disposição legislativa nacional segundo a qual o imposto que incide sobre o produto importado e o que incide sobre o produto nacional similar são calculadas de forma diferente e segundo modalidades diferentes: o IA do veículo usado importado é calculado com base na sua cilindrada, com uma dedução em função apenas dos anos de uso; enquanto nas transacções de um veículo usado similar feitas no mercado nacional não é pago IA (pois, sendo o imposto monofásico, só é pago uma vez, ao ser o veículo introduzido no consumo, no estado de novo), sendo certo que o seu preço pode incorporar ainda uma parcela residual desse imposto, se não tiver mais do que uns quatro a cinco anos de uso, parcela essa sempre de montante incerto, que não está autonomizada do preço de aquisição, nem é possível autonomizar, porque, entre outras razões possíveis, a aquisição de um veículo usado no país não é tributada em IA?

3.º Poderá, à luz do § 1 do artigo 95.º do Tratado CEE, considerar-se que um tal sistema não possa conduzir, mesmo que apenas em alguns casos, a uma tributação superior do produto importado e que está regulado de forma que fique sempre excluída a possibilidade de um automóvel importado ser tributado a nível mais elevado do que um automóvel nacional similar?

4.º Poderá, à luz do direito comunitário, considerar-se transparente, na medida do necessário, um tal sistema, por forma a permitir determinar objectivamente se a carga fiscal que incide sobre um automóvel importado excede a que incide sobre um automóvel nacional similar?

5.º Poderá, à luz do direito comunitário, um tal sistema ser aplicado de forma equitativa aos produtos do mercado interno e aos produtos importados?»

14 Foi nestas circunstâncias que o Supremo Tribunal Administrativo decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça as três questões prejudiciais seguintes:

«1) São pertinentes as questões postas nestes autos pelo recorrente e descritas *supra*? Qual a solução de direito comunitário para essas questões?

2) A depreciação do valor real dos veículos usados, a que se refere o acórdão do TJCE proferido no processo C-345/95 (Nunes Tadeu) implica obrigatoriamente que se tenha de fazer uma avaliação ou prova pericial de cada veículo, ou pode ser calculada em termos gerais e abstractos por meio de um critério legal?

3) Se a Comissão Europeia desistir de uma determinada acção de incumprimento contra um Estado-Membro por ter entendido que a nova legislação nacional passou a estar conforme com o direito comunitário, pode um supremo tribunal nacional, baseando-se na interpretação do direito comunitário e do direito nacional feita pela Comissão, ficar dispensado da obrigação que lhe é imposta pelo artigo 177.º do Tratado de fazer um pedido de decisão a título prejudicial ao TJCE, e decidir a causa segundo a interpretação feita pela Comissão Europeia?»

## Quanto à terceira questão

- 15 Com a sua terceira questão, que se deve examinar em primeiro lugar, o órgão jurisdicional *a quo* pergunta essencialmente se o facto de a Comissão desistir de um processo por incumprimento contra um Estado-Membro, quanto a uma determinada legislação, tem incidência sobre a obrigação, que incumbe a um órgão jurisdicional de última instância desse Estado-Membro, de submeter à apreciação do Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.º, terceiro parágrafo, do Tratado, uma questão de direito comunitário relativa àquela legislação.
- 16 A este respeito, recorde-se, por um lado, que, nos termos do disposto no artigo 177.º, terceiro parágrafo, do Tratado, quando uma questão prejudicial é suscitada num processo pendente perante um órgão jurisdicional nacional cujas decisões não são susceptíveis de recurso judicial em direito interno, esse órgão jurisdicional está obrigado a submeter a questão ao Tribunal de Justiça (acórdão de 4 de Novembro de 1997, Parfums Christian Dior, C-337/95, Colect., p. I-6013, n.º 24).
- 17 Segundo jurisprudência bem assente, esta obrigação de submeter a questão ao Tribunal de Justiça insere-se no âmbito da colaboração entre os órgãos jurisdicionais nacionais incumbidos da aplicação das normas comunitárias e o Tribunal de Justiça, colaboração esta instituída com o objectivo de garantir a correcta aplicação e a interpretação uniforme do direito comunitário no conjunto dos Estados-Membros (v., nomeadamente, acórdãos de 6 de Outubro de 1982, Cilfit e o., 283/81, Recueil, p. 3415, n.º 7, e Parfums Christian Dior, já referido, n.º 25), e tem como fim, nomeadamente, evitar que se estabeleça em qualquer Estado-Membro uma jurisprudência nacional em desacordo com as regras do direito comunitário (v., nomeadamente, acórdãos de 24 de Maio de 1977, Hoffmann-La Roche, 107/76, Colect., p. 333, n.º 5, e de 27 de Outubro de 1982, Morson e Jhanjan, 35/82 e 36/82, Recueil, p. 3723, n.º 8).
- 18 Por outro lado, como o Governo finlandês indicou nas suas observações escritas, há que assinalar que, no acórdão de 27 de Maio de 1981, Essevi e Salengo

(142/80 e 143/80, Recueil, p. 1413, n.º 16), o Tribunal de Justiça declarou que a Comissão não tem poderes para decidir de modo definitivo, através dos pareceres formulados nos termos do artigo 169.º do Tratado CE (actual artigo 226.º CE) ou de outras tomadas de posição no âmbito desse processo, os direitos e obrigações de um Estado-Membro, ou para lhe dar garantias quanto à compatibilidade com o Tratado de um determinado comportamento, e que, segundo os artigos 169.º do Tratado, assim como 170.º e 171.º do Tratado CE (actuais artigos 227.º CE e 228.º CE), a determinação dos direitos e obrigações dos Estados-Membros e o julgamento do seu comportamento só podem resultar de um acórdão do Tribunal de Justiça.

- 19 Por conseguinte, há que responder à terceira questão que o facto de a Comissão desistir de um processo por incumprimento contra um Estado-Membro, quanto a uma determinada legislação, não tem qualquer incidência sobre a obrigação, que incumbe a um órgão jurisdicional de última instância desse Estado-Membro, de submeter à apreciação do Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.º, terceiro parágrafo, do Tratado, uma questão de direito comunitário relativa àquela legislação.

### Quanto às primeira e segunda questões

- 20 Com as primeira e segunda questões, a examinar conjuntamente, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta essencialmente, em primeiro lugar, se o artigo 95.º, primeiro parágrafo, do Tratado permite a um Estado-Membro aplicar aos veículos usados importados de outros Estados-Membros um sistema de tributação em que a depreciação do valor efectivo dos referidos veículos é calculada de modo geral e abstracto, com base em critérios ou tabelas fixos determinados por uma disposição legislativa, regulamentar ou administrativa, sem exigir que as autoridades nacionais procedam a uma apreciação individual do valor de cada veículo usado importado. Caso a resposta seja afirmativa, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em segundo lugar, se um sistema de tributação como o que está em causa no processo principal é conforme às exigências do artigo 95.º, primeiro parágrafo, do Tratado.

- 21 Quanto à questão de saber se a tomada em consideração da depreciação efectiva de um veículo usado, a que faz referência o acórdão Nunes Tadeu, já referido, exige uma prova pericial de cada veículo, excluindo-se que tal depreciação possa ser calculada de forma geral e abstracta através de um critério determinado pela lei, recorde-se a título preliminar que, segundo jurisprudência constante, há violação do artigo 95.º, primeiro parágrafo, do Tratado sempre que a imposição que incide sobre o produto importado e a que incide sobre o produto nacional similar são calculadas de forma diferente e segundo modalidades diferentes que conduzam, ainda que apenas em certos casos, a uma imposição superior do produto importado (v. acórdãos de 23 de Outubro de 1997, Comissão/Grécia, C-375/95, Colect., p. I-5981, n.º 20, e jurisprudência citada, bem como de 2 de Abril de 1998, Outokumpu, C-213/96, Colect., p. I-1777, n.º 34).
- 22 No acórdão de 11 de Dezembro de 1990, Comissão/Dinamarca (C-47/88, Colect., p. I-4509, n.º 21), o Tribunal de Justiça declarou que o artigo 95.º do Tratado se opõe a que um Estado-Membro aplique aos veículos usados importados um imposto de registo calculado com base num valor tributável fixo que nunca pode ser inferior a 90% do valor tributável do veículo novo, limitando assim a depreciação destes veículos a 10%, independentemente da sua idade ou do seu estado de conservação. Com efeito, segundo o Tribunal de Justiça, a cobrança de um imposto de registo cuja base é pelo menos 90% do valor do veículo novo constitui geralmente uma sobretributação manifesta destes veículos relativamente ao valor residual do imposto de registo para os veículos usados previamente matriculados, comprados no mercado nacional, independentemente da sua idade ou do seu estado de conservação.
- 23 No n.º 15 do acórdão Nunes Tadeu, já referido, o Tribunal de Justiça considerou que uma norma que limita a redução do imposto a 10% do imposto cobrado sobre os veículos novos, sem tomar em consideração a depreciação efectiva do veículo, provoca uma tributação discriminatória dos veículos usados importados. Em consequência, julgou contrária ao artigo 95.º do Tratado a cobrança, por um Estado-Membro, de um imposto sobre os veículos usados provenientes de outro Estado-Membro, quando o montante do imposto, calculado sem tomar em conta a depreciação real do veículo, exceda o montante residual do imposto

incorporado no valor dos veículos automóveis usados semelhantes já matriculados no território nacional (acórdão Nunes Tadeu, já referido, n.º 20).

- 24 Da jurisprudência citada nos n.ºs 21 e 23 do presente acórdão não resulta porém que a depreciação efectiva dos veículos só possa ser tomada em consideração através de uma avaliação ou de uma prova pericial de cada um deles. Com efeito, evitando as dificuldades inerentes a tal sistema, um Estado-Membro pode fixar, através de tabelas fixas determinadas por uma disposição legislativa, regulamentar ou administrativa e calculadas com base em critérios como a idade, a quilometragem, o estado geral, o modo de propulsão, a marca ou o modelo do veículo, um valor dos veículos usados que, regra geral, seria muito próximo do seu valor real.
- 25 Na elaboração destas tabelas, as autoridades de um Estado-Membro poderiam referir-se a uma tabela indicando os preços médios dos veículos usados no mercado nacional ou a uma lista de preços correntes médios utilizados como referência no sector.
- 26 Deve todavia acrescentar-se que, para que um sistema de tributação dos veículos usados importados tomando em consideração a depreciação efectiva dos veículos com base em critérios gerais seja compatível com o artigo 95.º do Tratado, é ainda necessário que o mesmo esteja organizado de modo a excluir, tendo em conta as aproximações razoáveis inerentes a qualquer sistema deste tipo, todo e qualquer efeito discriminatório.
- 27 Quanto a este ponto, a instância no Tribunal de Justiça concentrou-se essencialmente em dois aspectos, ou seja, por um lado, a formá mais ou menos precisa como a tabela fixa reflecte a depreciação efectiva do veículo e, por outro, a possibilidade de o proprietário de um veículo usado importado interpor recurso para contestar a aplicação ao seu veículo de uma tabela baseada em critérios gerais.

- 28 No que respeita ao primeiro destes aspectos, embora a aplicação de uma tabela de tributação dos veículos usados importados fundada num critério de depreciação único — como no caso da legislação em causa no processo principal, tratando-se, aqui, do número de anos de utilização do veículo — não seja, em si mesma, contrária ao artigo 95.º, primeiro parágrafo, do Tratado, afigura-se todavia que a tomada em consideração de outros factores de depreciação, como a marca, o modelo, a quilometragem, o modo de propulsão, o estado mecânico ou o estado de conservação do veículo, é susceptível de garantir que a tabela fixa reflecta de forma muito mais precisa a depreciação efectiva dos veículos e permite atingir muito mais facilmente o objectivo de uma tributação dos veículos usados importados que não seja em caso algum superior ao montante do imposto residual incorporado no valor dos veículos usados similares já matriculados no território nacional.
- 29 No presente caso, o Governo português não conseguiu demonstrar que tivessem sido tomados em consideração, para determinar as percentagens de redução do imposto, outros factores de depreciação para além do número de anos de utilização dos veículos e reconheceu, aliás, na audiência, que a tabela de redução prevista pelo Decreto-Lei n.º 40/93 não reflectia de modo suficientemente preciso a depreciação efectiva dos veículos.
- 30 Além disso, em resposta às questões colocadas pelo Tribunal de Justiça na audiência, não pôde indicar com que base as autoridades nacionais tinham podido estabelecer uma percentagem de depreciação elevando-se apenas a 18% para todos os veículos que tivessem até dois anos de utilização e uma redução praticamente linear do valor dos veículos usados, com dois e mais de oito anos de uso.
- 31 Quanto ao segundo aspecto, poder-se-ia defender que uma tabela fixa que, embora reflectindo a evolução geral da depreciação dos veículos, só o fizesse de

modo impreciso, poderia apesar de tudo ser julgada compatível com o artigo 95.º do Tratado se acompanhada da possibilidade de o proprietário de um veículo importado contestar em juízo a aplicação desta tabela ao seu veículo.

32 É evidente que a possibilidade de o proprietário de um veículo importado contestar a aplicação da tabela fixa ao seu veículo, demonstrando que tal conduz a uma tributação superior ao montante do imposto residual incorporado no valor dos veículos usados similares já matriculados no território nacional, é susceptível de obviar aos eventuais efeitos discriminatórios de um sistema de tributação assente em tal tabela.

33 O efeito directo do artigo 95.º, primeiro parágrafo, do Tratado, reconhecido pelo acórdão de 16 de Junho de 1966, Lütticke (57/65, Colect. 1965-1968, pp. 361, 367), implica que um particular deva poder contestar a compatibilidade, à luz dessa disposição, da regulamentação nacional que estabelece os critérios ou tabelas legais que foram aplicados para calcular o imposto que incide sobre o seu veículo usado importado.

34 De qualquer forma, tal possibilidade encontra-se subordinada à condição de que o ou os critérios com base nos quais é calculada a tabela sejam do domínio público.

35 Ora, mesmo se o Governo português indicou na audiência que uma tributação podia sempre ser contestada nos tribunais, não conseguiu demonstrar a existência, no sistema de tributação em causa no processo principal, de um direito de o contribuinte fazer prova da inadequação da tabela fixa para determinar o valor efectivo do veículo usado que importou.

- 36 E mais, os factores com base nos quais foram determinadas as percentagens de redução do imposto não vêm indicados no Decreto-Lei n.º 40/93.
- 37 Tendo em conta as considerações anteriores e a jurisprudência relativa ao artigo 95.º do Tratado evocada nos n.ºs 21 a 23 do presente acórdão, de onde resulta que o montante máximo do imposto aplicável aos veículos usados importados é determinado pelo do imposto residual incorporado no valor dos veículos usados similares já matriculados no território nacional, um sistema de tributação como o do processo principal não é susceptível de garantir que o montante do imposto devido pela importação de um veículo proveniente de outro Estado-Membro não exceda, ainda que apenas em certos casos, o do imposto residual incorporado num veículo equivalente já matriculado no território nacional. Tal sistema não exclui portanto que, em qualquer caso, os produtos importados não sejam tributados mais gravosamente que os produtos nacionais.
- 38 Quanto à situação de facto na origem do litígio no processo principal, resulta dos dados fornecidos pelo Governo português em resposta às questões escritas colocadas pelo Tribunal de Justiça que, nesse caso, a aplicação da tabela de redução fixada pelo Decreto-Lei n.º 40/93 não excluía toda e qualquer discriminação em detrimento dos veículos usados importados.
- 39 Com efeito, segundo o Governo português, o preço de um veículo como o de A. Gomes Valente, em 1991, ou seja, novo, podia ser estimado em 10 478 000 PTE e, em 1996, ano em que este último importou o veículo para Portugal, o valor médio de tal veículo no mercado português de usados era de 4 600 000 PTE.
- 40 Estes números traduzem uma depreciação de 56% do valor do veículo, enquanto, em conformidade com a tabela instituída pela legislação em vigor, a redução do imposto devido era apenas de 41% em relação ao imposto automóvel calculado sobre o preço do veículo novo.

41 Ora, no quadro de uma legislação nacional como a que está em causa no processo principal, a redução do imposto deve ser directamente proporcional à perda de valor do veículo, para que o montante do imposto sobre os veículos importados não exceda o do imposto residual incorporado no valor dos veículos usados similares já matriculados no território nacional.

42 O Governo português indicou na audiência que o sistema de tributação dos veículos usados importados se destinava, na realidade, a restabelecer uma igualdade de tratamento de princípio entre o valor comercial dos veículos usados no mercado nacional e o dos veículos usados importados.

43 Esta argumentação não pode ser acolhida. Com efeito, um regime fiscal nacional que tivesse por objectivo eliminar uma vantagem concorrencial dos produtos importados em relação aos produtos nacionais seria manifestamente contrário ao artigo 95.º, que visa garantir a perfeita neutralidade das imposições internas no que se refere à concorrência entre produtos nacionais e produtos importados (acórdão Nunes Tadeu, já referido, n.º 18).

44 Assim, há que responder às primeira e segunda questões, conforme reformuladas no n.º 20 do presente acórdão, que o artigo 95.º, primeiro parágrafo, do Tratado só permite a um Estado-Membro aplicar aos veículos usados importados de outros Estados-Membros um sistema de tributação em que a depreciação do valor efectivo dos referidos veículos é calculada de modo geral e abstracto, com base em critérios ou tabelas fixas determinados por uma disposição legislativa, regulamentar ou administrativa, se esses critérios ou tabelas forem susceptíveis de

garantir que o montante do imposto devido não excede, ainda que apenas em certos casos, o montante do imposto residual incorporado no valor dos veículos similares já matriculados no território nacional.

### Quanto às despesas

- 45 As despesas efectuadas pelos Governos português, finlandês e neerlandês, bem como pela Comissão, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

pronunciando-se sobre as questões submetidas pelo Supremo Tribunal Administrativo, por acórdão de 7 de Outubro de 1998, declara:

- 1) O facto de a Comissão desistir de um processo por incumprimento contra um Estado-Membro, quanto a uma determinada legislação, não tem qualquer

incidência sobre a obrigação, que incumbe a um órgão jurisdicional de última instância desse Estado-Membro, de submeter à apreciação do Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.º, terceiro parágrafo, do Tratado CE (actual artigo 234.º, terceiro parágrafo, CE), uma questão de direito comunitário relativa àquela legislação.

- 2) O artigo 95.º, primeiro parágrafo, do Tratado só permite a um Estado-Membro aplicar aos veículos usados importados de outros Estados-Membros um sistema de tributação em que a depreciação do valor efectivo dos referidos veículos é calculada de modo geral e abstracto, com base em critérios ou tabelas fixas determinados por uma disposição legislativa, regulamentar ou administrativa, se esses critérios ou tabelas forem susceptíveis de garantir que o montante do imposto devido não excede, ainda que apenas em certos casos, o montante do imposto residual incorporado no valor dos veículos similares já matriculados no território nacional.

La Pergola

Wathelet

Edward

Jann

Sevón

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 22 de Fevereiro de 2001.

O secretário

O presidente da Quinta Secção

R. Grass

A. La Pergola