

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)
16 de Julho de 1992 *

No processo C-343/90,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, em aplicação do artigo 177.º do Tratado CEE, pelo Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal), destinado a obter, no litúgio pendente nesse órgão jurisdicional entre

Manuel José Lourenço Dias

e

Director da Alfândega do Porto,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 12.º e 95.º do Tratado CEE,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por R. Joliet, presidente de secção, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias e M. Zuleeg, juízes,

advogado-geral: G. Tesouro

secretário: H. A. Rühl, administrador principal

vistas as alegações escritas apresentadas:

- em representação do Ministério Público junto do Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto, por Isabel Aguiar,
- em representação do Governo português, por Luís Fernandes, director do Serviço Jurídico da Direcção-geral das Comunidades Europeias e Maria Luísa Duarte, consultora jurídica do Serviço Jurídico da Direcção-geral das Comunidades Europeias,

* Língua do processo: português

— em representação do Governo do Reino Unido, por Hussein A. Kaya, do Treasury Solicitor's Department, na qualidade de agente,

— em representação da Comissão, por António Caeiro, consultor jurídico e Daniel Calleja Crespo, membro do seu Serviço Jurídico, na qualidade de agentes,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações do Governo português e da Comissão na audiência de 20 de Fevereiro de 1992,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 31 de Março de 1992,

profere o presente

Acórdão

- 1 Por despacho de 18 de Outubro de 1990, que deu entrada no Tribunal de Justiça no dia 16 de Novembro do mesmo ano, o Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal) submeteu-nos oito questões prejudiciais relativas à interpretação das disposições do Tratado CEE sobre os encargos de efeito equivalente a direitos aduaneiros à importação e as imposições internas discriminatórias, a fim de apreciar a compatibilidade de uma legislação nacional que instaura um imposto sobre os veículos automóveis com o direito comunitário.
- 2 Essas questões foram suscitadas no âmbito de um litígio que opõe Manuel José Lourenço Dias ao Director da Alfândega do Porto. Este último acusa M. J. Lourenço Dias de ter alterado certas características técnicas de um veículo automóvel, sem ter pago o imposto a que tal alteração dava lugar.
- 3 O imposto em questão foi criado pelo Decreto-Lei n.º 152/89, de 10 de Maio de 1989 (*Diário da República*, I Série, n.º 107, de 10 de Maio de 1989, p. 1858, a

seguir «decreto-lei»). Incide, em princípio, sobre todos os veículos automóveis, sejam eles importados, montados ou fabricados em Portugal. Todavia, por força de uma excepção prevista no n.º 2 do artigo 2.º do decreto-lei, os veículos que possuírem determinadas características, como a presença de uma antepara inamovível que separe totalmente o espaço destinado ao condutor e passageiros do destinado às mercadorias, devendo a caixa de carga ter um estrado contínuo, são considerados «veículos automóveis ligeiros de mercadorias», podendo ser importados para Portugal com isenção de imposto.

- 4 Resulta do despacho de reenvio que o veículo que está no centro do litígio no processo principal foi importado em Novembro de 1989 de França para Portugal pela SA Automóveis Citroën, sociedade de direito português. Nesse momento, o veículo dispunha de uma antepara inamovível e de um estrado contínuo. Por conseguinte, o importador não pagou o imposto automóvel.
- 5 Em 31 de Dezembro de 1989, a sociedade Citroën vendeu o veículo à entidade patronal de M. J. Lourenço Dias, que o matriculou, pela primeira vez, em 2 de Janeiro de 1990 na categoria de «ligeiro, tipo mercadorias». Alguns meses mais tarde, em Julho de 1990, M. J. Lourenço Dias, que conduzia o veículo por conta da sua entidade patronal, foi interpelado pela Polícia do Porto, que verificou que a antepara de separação fora retirada. A Polícia considerou que, por esse facto, o veículo fora transformado, nos termos do decreto-lei, num «veículo automóvel ligeiro de passageiros ou de uso misto», pelo que deveria ter pago o imposto automóvel.
- 6 O n.º 2 do artigo 1.º do decreto-lei dispõe, com efeito, que o imposto automóvel se aplica igualmente aos veículos automóveis ligeiros de mercadorias que, após a sua introdução no consumo, sejam transformados em veículos de passageiros ou em mistos de passageiros e carga.

- 7 O Director da Alfândega do Porto declarou M. J. Lourenço Dias responsável pela alteração, condenando-o no pagamento de uma coima, por considerar que foi praticada uma fraude aduaneira, prevista e punida nos termos do artigo 11.º do decreto-lei; pelo facto de as alterações introduzidas nas características que determinam a classificação fiscal do veículo não terem sido declaradas.
- 8 Inconformado com esta condenação, M. J. Lourenço Dias recorreu para o Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto, pedindo a sua absolvição.
- 9 O referido órgão jurisdicional julgou necessário submeter ao Tribunal de Justiça oito questões prejudiciais relativas à interpretação dos artigos 12.º e 95.º do Tratado CEE. É a seguinte a redacção dessas questões:
 - «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 diferentes 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 haverá 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?»

¹⁰ Para mais ampla exposição da matéria de facto do processo, da sua tramitação e das alegações das partes, remete-se para o relatório para audiência. Estes elementos do processo apenas serão adiante retomados na medida do necessário para a fundamentação da decisão do Tribunal.

Quanto à pertinência das questões prejudiciais

- 11 A título preliminar, sublinhe-se que todas as partes que apresentaram alegações escritas ao Tribunal têm dúvidas sobre a importância das questões colocadas, ou de algumas delas, para a solução do litígio submetido ao órgão jurisdicional nacional.
- 12 O Governo português alega que o litígio, objecto do processo principal, tal como foi submetido ao juiz nacional, tem origem na distinção operada pelo regime fiscal nacional entre os «veículos automóveis ligeiros de passageiros ou de uso misto» e os «veículos automóveis ligeiros de mercadorias» e que nenhuma das questões colocadas tem qualquer relação com esta diferenciação.
- 13 A este propósito, impõe-se recordar e precisar alguns princípios relativos à competência do Tribunal de Justiça nos termos do artigo 177.º do Tratado.
- 14 Resulta, em primeiro lugar, de uma jurisprudência uniforme (v., como primeiro exemplo, o acórdão de 1 de Dezembro de 1965, Schwarze, 16/65, Recueil, p. 1081 e, como último, o acórdão de 25 de Junho de 1992, Ferrer Laderer, n.º 6, (C-147/91, Colect., p. I-4097) que o processo previsto no artigo 177.º do Tratado é um instrumento de cooperação entre o Tribunal de Justiça e os juízes nacionais.
- 15 Segundo jurisprudência também frequentemente reafirmada (v., em primeiro lugar, o acórdão de 29 de Novembro de 1978, Pigs Marketing Board, n.º 25, 83/78, Recueil, p. 2347, e, por último, o acórdão de 28 de Novembro de 1991, Durighello, n.º 8, C-186/90, Colect., p. I-5773), no âmbito dessa cooperação, o juiz nacional, único a ter um conhecimento directo dos factos do processo, é quem está melhor colocado para julgar, à luz das especificidades deste, da necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sua própria decisão.

- 16 Consequentemente, incidindo as questões submetidas pelo juiz nacional sobre a interpretação de uma disposição de direito comunitário, o Tribunal de Justiça tem, em princípio, o dever de decidir (v. acórdão de 8 de Novembro de 1990, Gmurzynska, n.º 20, C-231/89, Colect., p. I-4003).
- 17 Todavia, no acórdão de 16 de Dezembro de 1981, Foglia, n.º 21 (244/80, Recueil, p. 3045), o Tribunal de Justiça entendeu que lhe cabia, a fim de ajuizar da sua própria competência, analisar as condições em que o juiz nacional efectuou o reenvio. Efectivamente, o espírito de colaboração que deve presidir ao funcionamento do reenvio prejudicial implica igualmente que o juiz nacional tenha em atenção a missão confiada ao Tribunal de Justiça, que é contribuir para a administração da justiça nos Estados-membros e não dar opiniões sobre questões gerais ou hipotéticas (do acórdão de 16 de Dezembro de 1981, Foglia, já referido, n.ºs 18 e 20 acórdão de 3 de Fevereiro de 1983, Robards, n.º 19, 149/82, Recueil, p. 171).
- 18 É em atenção a esta missão que o Tribunal de Justiça considera não poder pronunciar-se sobre uma questão prejudicial suscitada perante um órgão jurisdicional nacional, designadamente quando se solicita a interpretação de actos ainda não adoptados pelas instituições da Comunidade (v. acórdão de 22 de Novembro de 1978, Mattheus, n.º 8, 93/78, Recueil, p. 2203), quando o processo perante o juiz de reenvio tiver terminado (v. acórdão de 21 de Abril de 1988, Pardini, n.º 11, 338/85, Colect., p. 2041) ou quando a interpretação do direito comunitário ou a apreciação da validade de uma norma comunitária, solicitadas pelo órgão jurisdicional nacional, não tiverem qualquer relação com a realidade ou o objecto do litúgio no processo principal (v. acórdão de 16 de Junho de 1981, Salonia, n.º 6, 126/80, Recueil, p. 1563 e, como último exemplo, acórdão de 28 de Novembro de 1991, Durighello, n.º 9, já referido).
- 19 Recorde-se, por outro lado, que, para permitir ao Tribunal de Justiça fornecer uma interpretação do direito comunitário que seja útil, o juiz nacional deve, antes de lançar mão do reenvio, dar como assente a matéria de facto do processo e resolver os problemas estritamente de direito nacional (v. acórdão de 10 de Março de 1981, Irish Creamery Milk Suppliers Association, processos apensos 36 e 71/80, Recueil, p. 735, n.º 6). É igualmente indispensável que o órgão jurisdicional nacional explique as razões por que considera que uma resposta às suas questões é necessária para a solução do litúgio (v., em primeiro lugar, o acórdão de 16 de

Novembro de 1981, Foglia, já referido, n.º 17, e, por último, o acórdão de 12 de Junho de 1986, Bertini, n.º 6, 98/85, 162/85 e 258/85, Colect., p. 1885).

- 20 Na posse destes elementos de informação, o Tribunal fica então em condições de verificar se a interpretação do direito comunitário que lhe é solicitada tem alguma relação com a realidade e com o objecto do litígio no processo principal. Se se concluir que a questão submetida não é manifestamente pertinente para a solução do litígio, o Tribunal de Justiça não pode pronunciar-se sobre as questões prejudiciais.
- 21 É à luz destas orientações que se impõe apreciar as objecções relativas à falta de conexão entre as questões prejudiciais submetidas ao Tribunal no presente caso e o litígio concreto que cabe ao órgão jurisdicional nacional resolver.
- 22 A este propósito, há que tomar em consideração três elementos. Em primeiro lugar, resulta dos autos enviados pelo próprio órgão jurisdicional nacional e de um documento anexo às observações do Ministério Público que o veículo cuja transformação está na origem do litígio é um automóvel novo, construído e adquirido em 1989, com uma cilindrada de 1 360 cm³. Em segundo lugar, relativamente ao direito nacional, na audiência o Governo português informou o Tribunal de que, tendo a antepara em questão sido recolocada pouco tempo depois de se verificar que fora retirada, o imposto automóvel não seria devido e que, consequentemente, a única coisa que caberia ao juiz nacional apreciar seria o montante de uma eventual coima, cuja aplicação é regulada por disposições legais que não constam do decreto-lei. Em terceiro lugar, o órgão jurisdicional de reenvio explica as dúvidas que se lhe levantaram quanto à compatibilidade de certas disposições do referido decreto-lei com o direito comunitário, mas não explica ao Tribunal em que circunstâncias é que essas disposições deverão ser aplicadas ao litígio cuja resolução lhe compete.
- 23 Tendo em atenção estas considerações, há que analisar, em primeiro lugar, as primeira, terceira, quarta, quinta, sexta e sétima questões.

Quanto à questão relativa ao regime fiscal diferenciado para os veículos usados importados e para os matriculados em Portugal

- 24 Na sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta-nos se o primeiro parágrafo do artigo 95.º do Tratado proíbe um Estado-membro de sujeitar os veículos usados importados de outros Estados-membros a imposto automóvel, quando é certo que os veículos usados que tenham sido importados novos ou que tenham sido montados ou fabricados em Portugal não estão sujeitos a esse imposto.
- 25 A este propósito, basta recordar que o veículo que está na origem do litígio no processo principal foi importado e adquirido novo.

Quanto à questão relativa aos abatimentos destinados a favorecer a aquisição de veículos de determinada cilindrada

- 26 Na terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se o artigo 95.º proíbe um Estado-membro de favorecer, através da concessão de um abatimento sobre o montante do imposto, a compra de veículos de cilindrada compreendida entre 801 e 1 500 cm³, em detrimento dos veículos de cilindrada superior.
- 27 Esta questão tem a ver com a tabela anexa ao decreto-lei.
- 28 Mesmo que o veículo de M. J. Lourenço Dias não tivesse beneficiado da isenção concedida à categoria dos «veículos automóveis ligeiros de mercadorias», beneficiaria do abatimento, uma vez que a sua cilindrada é de 1 360 cm³.

Quanto à questão relativa à diferenciação do prazo de pagamento do imposto automóvel consoante se trate de veículos importados ou de veículos de fabrico nacional

- 29 Na quarta questão, o órgão jurisdicional nacional pergunta se o segundo parágrafo do artigo 95.º proíbe um Estado-membro de prever uma diferenciação dos prazos de pagamento e das modalidades de cobrança do imposto automóvel, consoante estejam em causa veículos importados ou veículos de fabrico nacional.
- 30 Esta questão reporta-se ao artigo 4.º do decreto-lei, que prevê, relativamente aos veículos montados em Portugal, ou importados já completos, que se destinem ao consumo interno, que o imposto deve ser pago nos termos das regras gerais respeitantes à dívida aduaneira e à prorrogação do pagamento dos direitos de importação. O mesmo artigo dispõe que, quando se trate de veículos automóveis fabricados no país com componentes nacionais e nacionalizados, ou transformados nos termos do n.º 2 do artigo 1.º, a liquidação e o pagamento do imposto serão requeridos à direcção da alfândega respectiva e terão lugar através da guia do imposto automóvel.
- 31 O órgão jurisdicional de reenvio deduz deste facto que o pagamento do imposto automóvel dos veículos importados deve, em princípio, ser efectuado no prazo de dez dias a contar da data da comunicação do montante dos direitos devidos, em aplicação do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 1854/89 do Conselho, de 14 de Junho de 1989, relativo ao registo da liquidação e às condições de pagamento dos montantes dos direitos de importação ou dos direitos de exportação resultantes de uma dívida aduaneira (JO L 186, p. 1). Em contrapartida, segundo o tribunal nacional, não existe prazo de pagamento para os veículos fabricados em Portugal.
- 32 Como justamente sublinha o Governo do Reino Unido, esta questão não tem qualquer interesse para a solução do litúgio no processo principal: o veículo em causa no presente processo foi importado com isenção do imposto automóvel em aplicação da legislação nacional. O importador não foi, portanto, vítima de uma discriminação no momento da importação. Nos termos do artigo 4.º do decreto-lei, o imposto só se torna exigível após a transformação do veículo nos termos do n.º 2

do artigo 1.º. Ora, nesse momento, a liquidação e o pagamento do imposto processam-se nas mesmas condições que para os veículos automóveis fabricados no país com componentes nacionais e nacionalizados.

Quanto à questão relativa à restrição do período de circulação dos veículos matriculados no estrangeiro e destinados a importação definitiva

- 33 Através da quinta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se o segundo parágrafo do artigo 95.º proíbe um Estado-membro de limitar a circulação de veículos importados a 48 horas a partir da sua entrada em Portugal, não estando os veículos montados ou fabricados em Portugal sujeitos a qualquer restrição.
- 34 Resulta do despacho de reenvio que esta questão tem em vista o n.º 1 do artigo 5.º do decreto-lei, o qual dispõe que os veículos automóveis de matrícula estrangeira destinados a importação definitiva, cujos proprietários sejam residentes ou tenham a sua sede em território nacional, só poderão circular durante um período de 48 horas a partir da sua entrada em Portugal.
- 35 Todavia, como se afirma no próprio despacho de reenvio, o veículo em causa no presente processo foi matriculado pela primeira vez em Portugal. Por conseguinte, nunca esteve sujeito às restrições de circulação previstas no n.º 1 do artigo 5.º do decreto-lei.

Quanto à questão relativa à diferenciação das formalidades aduaneiras para os veículos importados e para os montados em Portugal

- 36 Na sexta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se o artigo 95.º proíbe um Estado-membro de impor prazos para a prática de certas formalidades alfandegárias relativas à importação de veículos, quando é certo que a produção nacional não está sujeita a tais restrições.

- 37 Esta questão reporta-se ao n.º 2 do artigo 5.º do decreto-lei, que prevê que, no prazo de 60 dias a contar da entrada em Portugal dos veículos de matrícula estrangeira, deverá ser apresentado nas sedes das alfândegas o processo respeitante à sua importação definitiva.
- 38 Sublinhe-se que a eventual discriminação contida no n.º 2 do artigo 5.º do decreto-lei só opera relativamente aos veículos já matriculados no estrangeiro. Ora, como já acima assinalámos, o litígio pendente no órgão jurisdicional nacional respeita a um veículo matriculado pela primeira vez em Portugal.

Quanto à questão relativa à isenção dos veículos antigos

- 39 Através da sétima questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se o artigo 95.º proíbe um Estado-membro de isentar a importação de veículos antigos de imposto, não beneficiando outros veículos dessa isenção.
- 40 Esta questão refere-se ao artigo 9.º do decreto-lei, que isenta de imposto automóvel a importação de veículos automóveis fabricados até ao ano de 1950 que apresentem interesse para o património cultural nacional.
- 41 A este propósito, basta recordar que o veículo em questão no presente processo foi construído em 1989.
- 42 Tendo em conta as considerações que precedem, não há que responder às primeira, terceira, quarta, quinta, sexta e sétima questões, uma vez que não têm manifestamente qualquer relação com a realidade em discussão no processo principal.

Quanto à questão relativa à ruptura da progressividade da tabela a partir de uma certa cilindrada

- 43 Na segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se o segundo parágrafo do artigo 95.º proíbe um Estado-membro de sujeitar os veículos que ultrapassem certa cilindrada a um imposto automóvel cujo montante é várias vezes mais elevado do que o imposto progressivo a pagar pelos veículos que não têm tal cilindrada, quando os veículos onerados pelo imposto mais elevado são todos veículos importados, designadamente de outros Estados-membros.
- 44 A este propósito, o órgão jurisdicional de reenvio salienta que, na tabela anexa ao decreto-lei, o imposto automóvel é quase três vezes mais elevado para os veículos com uma cilindrada de 1 751 cm³ do que para os de 1 750 cm³. Pergunta portanto, se, com esta medida, o Estado Português não estará a onerar os veículos importados de outros Estados-membros com uma imposição interna susceptível de proteger indirectamente a indústria automóvel nacional, que, segundo afirma, apenas produz veículos de pequena cilindrada.
- 45 Como acima se afirmou, o veículo em questão no processo principal tem 1 360 cm³ de cilindrada. Independentemente da questão de saber se o imposto automóvel será finalmente devido, tal facto exclui-o, em definitivo, do aumento da taxa aplicável aos veículos de cilindrada superior a 1 750 cm³. Por conseguinte, o facto de estes últimos serem eventualmente objecto de uma discriminação, não prejudica M. J. Lourenço Dias ou a sua empresa. A situação é, quanto a esta questão, diferente daquela que foi objecto dos acórdãos do Tribunal de Justiça de 9 de Maio de 1985, Humblot (112/84, Recueil, p. 1367), de 17 de Setembro de 1987, Feldain (433/85, Colect., p. 3521) e de 29 de Junho de 1988, Deville (240/87, Colect., p. 3513), em que o litígio no processo principal foi provocado por um adicional de imposto que os recorrentes eram obrigados a pagar por circularem em veículos de grande cilindrada.
- 46 Todavia, ao manifestar dúvidas sobre a compatibilidade deste aspecto do decreto-lei com o artigo 95.º, o órgão jurisdicional de reenvio pretende, na realidade, saber se, quando certos elementos ou certas modalidades de aplicação de um regime fiscal são discriminatórios, o regime deve ser globalmente considerado discriminatório.

- 47 Sublinhe-se, a este propósito, que, na maior parte dos Estados-membros, os regimes fiscais se caracterizam pela extrema diversidade com que certos produtos são onerados pelos impostos ou beneficiam de abatimentos ou deduções.
- 48 A eventualidade de um tratamento discriminatório relativamente a certas categorias de produtos não afecta a compatibilidade com o direito comunitário de imposições internas que oneram outras categorias de produtos, desde que a aplicação propriamente dita de tais imposições se efectue de modo não discriminatório. Efektivamente, a eventualidade de uma discriminação relativamente a certos produtos não tem necessariamente por efeito tornar todo o sistema fiscal incompatível com o direito comunitário (v., a propósito de uma discriminação que afecta um regime de acesso aos empregos públicos, o acórdão de 3 de julho de 1991, Barr e Montrose, n.º 19, C-355/89, Colect., p. I-3479).
- 49 Por conseguinte, há que responder ao órgão jurisdicional nacional que, quando certos elementos ou certas modalidades de aplicação de um regime de imposições internas são discriminatórios e, portanto, proibidos pelo artigo 95.º, o regime fiscal no qual tais elementos ou modalidades se integram não deve, por isso, ser globalmente considerado incompatível com a referida disposição.

Quanto à questão relativa à violação dos artigos 12.º e 95.º do Tratado

- 50 Através da oitava questão, o órgão jurisdicional nacional pretende saber se, na falta de produtos nacionais semelhantes, o imposto que incide sobre os automóveis deve ser considerado um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro, proibido pelo artigo 12.º do Tratado.
- 51 Sublinhe-se, a este propósito, que o tribunal nacional apenas coloca as suas interrogações porque, segundo refere, não dispõe dos dados económicos que lhe permitiriam conhecer com precisão o sector automóvel português.

- 52 Todavia, há que ter presente que, em resposta a uma questão colocada pelo Tribunal de Justiça, o Governo português lhe forneceu dados estatísticos dos quais resulta que existe efectivamente uma indústria automóvel nacional, que não se limita, aliás, à produção de veículos de pequena cilindrada.
- 53 De qualquer modo, há que recordar que resulta da jurisprudência (acórdão de 7 de Maio de 1987, Co-Frutta, n.º 14, 193/85, Colect., p. 2085) que uma imposição que incide tanto sobre os produtos importados como sobre os produtos nacionais, mas que, de facto, se aplica quase exclusivamente aos produtos importados, por existir uma produção nacional extremamente reduzida, não constitui um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro sobre a importação, na acepção dos artigos 9.º e 12.º do Tratado CEE, se se integrar num sistema geral de imposições internas que incidem sistematicamente sobre categorias de produtos segundo critérios objectivos aplicados independentemente da origem dos produtos. Tem, assim, a natureza de uma imposição interna, na acepção do artigo 95.º
- 54 Ora, o imposto automóvel, que se aplica indistintamente aos veículos montados e fabricados em Portugal e aos veículos importados, novos ou usados, faz parte de um sistema geral de imposições internas que incidem sobre categorias de produtos em aplicação de um critério objectivo, neste caso a cilindrada.
- 55 Assim, há que responder ao órgão jurisdicional nacional que um imposto automóvel que se aplica indistintamente aos veículos montados e fabricados no Estado-membro em que é cobrado e aos veículos importados, novos ou usados, não pode ser considerado um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro sobre a importação proibido pelo artigo 12.º do Tratado CEE.

Quanto às despesas

- 56 As despesas efectuadas pelo Governo do Reino Unido, pelo Governo português e pela Comissão das Comunidades Europeias, 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),

decidindo sobre as questões que lhe foram submetidas por despacho de 18 de Outubro de 1990 do Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto, declara:

- 1) Quando certos elementos ou certas modalidades de aplicação de um regime de imposições internas são discriminatórios e, portanto, proibidos pelo artigo 95.º, o regime fiscal no qual tais elementos ou modalidades se integram não deve, por isso, ser globalmente considerado incompatível com a referida disposição.
- 2) Um imposto automóvel que se aplica indistintamente aos veículos montados e fabricados no Estado-membro em que é cobrado e aos veículos importados, novos ou usados, não pode ser considerado um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro sobre a importação proibido pelo artigo 12.º do Tratado CEE.

Joliet

Mancini

Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias

Zuleeg

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 16 de Julho de 1992.

O secretário

O presidente da Quinta Secção

J.-G. Giraud

R. Joliet