

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)  
16 iulie 1992\*

**Manuel José Lourenço Dias**  
**împotriva**  
**Director da Alfândega do Porto**

(cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare, formulată de Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto)

„Interpretarea articolelor 12 și 95 din Tratatul CEE – Impozitul pe autoturism”

**Cauza C-343/90**

În cauza C-343/90,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, de către Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugalia), pentru pronunțarea, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe, între

**Manuel José Lourenço Dias**

și

**Director da Alfândega do Porto**

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolelor 12 și 95 din Tratatul CEE,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnii R. Joliet, președinte de cameră, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias și M. Zuleeg, judecători,

avocat general: domnul G. Tesaro

grefier: domnul H. A. Rühl, administrator principal

după examinarea observațiilor scrise prezentate:

---

\* Limba de procedură: portugheza.

— pentru Ministerul Public, în fața Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto, de către doamna Isabel Aguiar;

– pentru guvernul portughez, de către domnul Luis Fernandez, director al Serviciului juridic al Direcției generale a Comunităților Europene și de către doamna Maria Luisa Duarte, consilier juridic în cadrul Serviciului juridic al Direcției generale a Comunităților Europene;

– pentru Guvernul Regatului Unit, de către domnul Hussein A. Kaya, din cadrul Treasury Solicitor's Department, în calitate de agent;

– pentru Comisie, de către domnii António Caeiro, consilier juridic și Daniel Calleja Crespo, membru al Serviciului juridic al acesteia, în calitate de agenți;

având în vedere raportul de ședință,

după ascultarea observațiilor orale ale guvernului portughez și ale Comisiei, prezentate în ședința din 20 februarie 1992,

după ascultarea concluziilor avocatului general, în ședința din 31 martie 1992,

pronunță prezenta

### **Hotărâre**

1 Prin Ordonanța din 18 octombrie 1990, primită la Curte la 16 noiembrie 1990, Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugalia) a adresat opt întrebări preliminare privind interpretarea dispozițiilor Tratatului CEE referitoare la taxele cu efect echivalent drepturilor vamale la import și impozitelor interne discriminatorii, în vederea aprecierii compatibilității cu dreptul comunitar a unei legislații naționale care instituie un impozit pentru autoturisme.

2 Aceste întrebări au fost adresate în cadrul unui litigiu între domnul Manuel José Lourenço Dias și Director da Alfândega do Porto (Directorul vămilor din Porto). Acesta din urmă îl acuză pe domnul Lourenço Dias de modificarea anumitor caracteristici tehnice ale unui autovehicul, fără să fi plătit impozitul pe care îl genera această modificare.

3 Impozitul respectiv a fost instituit prin Decretul-lege nr.152 din 10 mai 1989 (Diário da República, seria I, nr. 107, din 10 mai 1989, p. 1858, denumit în continuare „decretul-lege”). Acesta vizează în principal toate autoturismele, fie că sunt importate în Portugalia, fie că sunt asamblate sau fabricate aici. Cu toate acestea, în temeiul unei excepții prevăzute la articolul 2 alineatul (2) din decretul-lege, vehiculele care se caracterizează, de exemplu, prin prezența unui perete despărțitor fix care separă spațiul interior destinat conducătorului și pasagerilor de cel rezervat mărfurilor și a căror suprafață prevăzută pentru încărcarea mărfurilor este

prevăzută cu un planșeu se consideră ca „autoturisme mici destinate transportului de mărfuri” și pot fi importate în Portugalia, fiind scutite de plata acestui impozit.

4 Rezultă din ordonanța de trimitere că vehiculul care face obiectul acțiunii principale fusese importat în noiembrie 1989, din Franța în Portugalia, de către Automóveis Citroën SA, de drept portughez. La momentul respectiv, acest vehicul era prevăzut cu un perete despărțitor fix și cu un planșeu continuu. Prin urmare, importatorul nu a plătit impozitul pe autoturism.

5 La 31 decembrie 1989, societatea Citroën a vândut vehiculul către angajatorul domnului Lourenço Dias, care l-a înmatriculat, pentru prima dată, la 2 ianuarie 1990 în categoria „greutate redusă, tip: transport de mărfuri”. Atunci când, câteva luni mai târziu, în iulie 1990, domnul Lourenço Dias, care conducea acest automobil în numele angajatorului său, a fost oprit de poliția din Porto, aceasta a constatat că peretele despărțitor fusese înlăturat. Prin urmare, poliția a considerat că vehiculul devenise, în conformitate cu decretul-lege, un „autoturism mic destinat transportului de pasageri sau unei utilizări mixte” și că, în consecință, ar fi trebuit să i se aplice impozitul pe autoturism.

6 Articolul 1 alineatul (2) din decretul-lege prevede, de fapt, ca impozitul pe autoturism să se aplice și autoturismelor mici destinate transportului de mărfuri care, după introducerea lor în circuitul comercial, se transformă în vehicule destinate transportului de pasageri sau în vehicule mixte destinate transportului de pasageri și de mărfuri.

7 Director da Alfândega do Porto l-a considerat pe domnul Lourenço Dias responsabil pentru această modificare și l-a condamnat la plata unei amenzi, considerând că existase o fraudă vamală, sancționată prin articolul 11 din decretul-lege, având în vedere că nu fuseseră declarate modificările aduse caracteristicilor care determină încadrarea fiscală a vehiculului.

8 Contestând această condamnare, domnul Lourenço Dias a sesizat Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto, cerând să fie scutit de plata acestei amenzi.

9 Respectiva instanță a considerat necesar să adreseze Curții opt întrebări preliminare referitoare la interpretarea articolelor 12 și 95 din Tratatul CEE. Întrebările sunt formulate după cum urmează:

„1) Articolul 95 primul paragraf din Tratatul CEE autorizează statul portughez să aplice impozitul pe autoturism vehiculelor de ocazie importate din Comunitate și să scutească de impozit vehiculele de ocazie cumpărate în Portugalia?

2) Articolul 95 al doilea paragraf din Tratatul CEE permite utilizarea unui barem de rate specifice în cadrul impozitului portughez pe autoturism, care înregistrează o creștere începând cu o anumită cilindree pentru vehiculele care nu sunt asamblate sau fabricate în Portugalia astfel încât să li se aplice exclusiv celor importate?

3) Articolul 95 din Tratatul CEE permite ca Portugalia să stabilizeze sau să încerce să stabilizeze consumul de automobile pe un model economic care include vehiculele cu o cilindree cuprinsă între 801 și 1500 cm<sup>3</sup> acordând o reducere a impozitului pe autoturism pentru vehiculele care au această cilindree?

4) Articolul 95 al doilea paragraf din Tratatul CEE permite ca impozitul pe autoturism să dispună la import de modalități de recuperare și de termene de plată diferite de cele ale impozitului datorat pentru vehiculele fabricate în Portugalia?

5) Articolul 95 al doilea paragraf permite statului portughez să impună o restricție de circulație pentru vehiculele importate și să nu impună nicio restricție pentru vehiculele asamblate sau fabricate în Portugalia, primele neputând circula decât maxim 48 de ore de la intrarea lor în țară?

6) Articolul 95 al doilea paragraf din Tratatul CEE permite statului portughez să stabilească un termen pentru depunerea dosarului de import pe lângă vama competentă și să nu stabilească un termen pentru depunerea documentelor vamale solicitate în cazul vehiculelor asamblate sau fabricate în Portugalia?

7) Articolul 95 din Tratatul CEE permite statului portughez să scutească de la plata impozitului pe autoturism la import vehiculele vechi în cazul în care se întrunesc anumite circumstanțe de apreciere subiectivă?

8) În cazul în care un stat membru introduce în ajunul aderării sale la CEE o acciză vizând nu doar produsele importate din Comunitate, dar și produsele pretins fabricate în respectiva țară, dar statul respectiv nu fabrică acest produs sau îl fabrică în cantități atât de reduse încât acestea nu au nici cea mai mică incidență asupra pieței, există o încălcare ascunsă sau camuflată a articolului 95 din Tratatul CEE? Nu ne confruntăm într-un astfel de caz cu o taxă cu efect echivalent unui drept vamal, contrară articolului 12 din Tratatul CEE?"

10 Pentru o expunere mai detaliată a faptelor cauzei, a derulării procedurii, precum și a observațiilor părților, se face trimitere la raportul de ședință. Aceste elemente din dosar sunt reluate în cele ce urmează numai în măsura în care sunt necesare pentru raționamentul Curții.

### **Cu privire la relevanța întrebărilor preliminare**

11 Este necesar să se evidențieze, cu titlu preliminar, faptul că toate părțile care au prezentat observații în fața Curții contestă relevanța întrebărilor adresate, sau a unora dintre acestea, pentru soluționarea litigiului prezentat instanței naționale.

12 În special, guvernul portughez invocă faptul că litigiul concret, astfel cum este prezentat instanței naționale, are drept cauză unică diferențierea stabilită de regimul fiscal național între „autoturismele mici destinate transportului de pasageri sau unei utilizări mixte” și

„autoturismele mici destinate transportului de mărfuri” și că niciuna dintre întrebările adresate nu are vreo legătură cu această diferențiere.

13 În această privință, este necesar să se reamintească și să se precizeze câteva principii referitoare la competența Curții în temeiul articolului 177 din tratat.

14 Rezultă, în primul rând dintr-o jurisprudență constantă (a se vedea, în primul rând, Hotărârea din 1 decembrie 1965, Schwarze, 16/65, Rec. p. 1081 și, în ultimul rând, Hotărârea din 25 iunie 1992, Ferrer Laderer, punctul 6, C-147/91, Rec. p. I-4097), că procedura prevăzută la articolul 177 din tratat este un instrument de cooperare între Curte și instanțele naționale.

15 De asemenea, în conformitate cu o jurisprudență consacrată (a se vedea, în primul rând, Hotărârea din 29 noiembrie 1978, Pigs Marketing Board, punctul 25, 83/78, Rec. p. 2347 și, în ultimul rând, Hotărârea din 28 noiembrie 1991, Durighello, punctul 8, C-186/90, Rec. p. I-5773), în cadrul acestei cooperări, instanța națională, care este singura care are cunoștință directă de faptele cauzei, este cea mai îndreptățită să aprecieze, având în vedere particularitățile acesteia, necesitatea unei hotărâri preliminare pentru a-și pronunța hotărârea.

16 În consecință, atunci când întrebările adresate de către instanța națională se referă la interpretarea unei dispoziții de drept comunitar, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe (a se vedea Hotărârea din 8 noiembrie 1990, Gmurzynska, punctul 20, C-231/89, Rec. p. I-4003).

17 Cu toate acestea, în Hotărârea sa din 16 decembrie 1981, Foglia, punctul 21 (244/80, Rec. p. 3045), Curtea a considerat că era obligația sa, pentru a-și verifica propria competență, să examineze condițiile în care este sesizată de către instanța națională. De fapt, spiritul de colaborare care trebuie să prevaleze în funcționarea acțiunii pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare implică și faptul că, în ceea ce o privește, instanța națională ia în considerare funcția încredințată Curții, care este aceea de a contribui la administrarea justiției în statele membre și nu de a formula opinii consultative cu privire la anumite întrebări generale sau ipotetice (hotărârile din 16 decembrie 1981, Foglia, citată anterior, punctele 18 și 20, și din 3 februarie 1983, Robards, punctul 19, 149/82, Rec. p. 171).

18 Având în vedere această misiune, Curtea consideră că nu se poate pronunța cu privire la o întrebare preliminară adresată în fața unei instanțe naționale, în special atunci când interpretarea solicitată vizează acte neadoptate încă de către instituțiile Comunității (a se vedea Hotărârea din 22 noiembrie 1978, Mattheus, punctul 8, 93/78, Rec. p. 2203), atunci când procedura în fața instanței de trimitere se încheie (a se vedea Hotărârea din 21 aprilie 1988, Pardini, punctul 11, 338/85, Rec. p. 2041) sau când interpretarea dreptului comunitar sau examinarea validității unei norme comunitare, cerute de instanța națională, nu au nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul acțiunii principale (a se vedea Hotărârea din 16 iunie 1981, Salonia, punctul 6, 126/80, Rec. p. 1563, și, în ultimul rând, Hotărârea din 28 noiembrie 1991, Durighello, citată anterior, punctul 9).

19 Pe de altă parte, este necesar să se reamintească faptul că, pentru a permite Curții să interpreteze în mod util dreptul comunitar, se recomandă ca, înainte de trimitere, instanța națională să stabilească faptele cauzei și să soluționeze problemele de drept național pur (a se vedea Hotărârea din 10 martie 1981, *Irish Creamery Milk Suppliers Association*, punctul 6, 36/80 și 71/80, Rec. p. 735). De asemenea, este esențial ca instanța națională să explice motivele pentru care aceasta consideră că un răspuns la întrebările sale este necesar pentru soluționarea litigiului (a se vedea, în primul rând, Hotărârea din 16 decembrie 1981, *Foglia*, citată, punctul 17, și, în ultimul rând, Hotărârea din 12 iunie 1986, *Bertini*, punctul 6, 98/85, 162/85 și 258/85, Rec. p. 1885).

20 Deținând aceste elemente informative, Curtea este astfel în măsură să verifice dacă interpretarea dreptului comunitar care se solicită are legătură cu realitatea și obiectul acțiunii principale. În cazul în care reiese că întrebarea adresată nu este evident relevantă pentru soluționarea acestui litigiu, Curtea trebuie să constate nepronunțarea în cauză.

21 Având în vedere aceste orientări se impune examinarea obiecțiilor referitoare la absența legăturii între întrebările preliminare adresate Curții în speță și litigiul concret care trebuie soluționat de instanța națională.

22 În această privință, ar trebui luate în considerare trei elemente. În primul rând, din dosarul furnizat de instanța națională și dintr-un document anexat observațiilor Ministerului Public se evidențiază faptul că vehiculul, a cărui transformare stă la originea litigiului, este un automobil nou, construit și achitat în 1989, cu o cilindree de 1 360 cm<sup>3</sup>. În al doilea rând, în ceea ce privește dreptul național, guvernul portughez a informat Curtea, cu ocazia procedurii orale, de faptul că peretele despărțitor în litigiu, care a fost înlocuit la scurt timp după constatarea eliminării impozitului pe autoturism, nu ar putea fi datorat și că, în consecință, tot ceea ce ar trebui să analizeze instanța națională este valoarea unei amenzi eventuale, a cărei bază juridică stă în dispoziții legislative, altele decât decretul-lege. În al treilea rând, instanța de trimitere explică dubiile cu care s-a confruntat cu privire la compatibilitatea cu dreptul comunitar a anumitor dispoziții din respectivul decret-lege, dar omite să informeze Curtea cu privire la modul în care aceste dispoziții trebuie aplicate în cadrul litigiului care i-a fost prezentat.

23 Având în vedere aceste considerații, se impune mai întâi să se examineze prima, a treia, a patra, a cincea, a șasea și a șaptea întrebare.

### **Cu privire la întrebarea referitoare la regimul fiscal diferit aplicat automobilelor de ocazie importate și celor înmatriculate în Portugalia**

24 În ceea ce privește prima întrebare, instanța de trimitere dorește să afle dacă articolul 95 primul paragraf din tratat interzice unui stat membru să aplice automobilelor de ocazie importate din alte state membre un impozit pe autoturism, în timp ce acesta nu se aplică vehiculelor de ocazie importate noi sau care, inițial, au fost asamblate sau fabricate în Portugalia.

25 În această privință, este suficient să se reamintească faptul că automobilul care stă la originea acțiunii principale a fost nou la momentul importului și achiziționării sale.

**Cu privire la întrebarea referitoare la reducerea destinată favorizării cumpărării de automobile cu o anumită cilindree**

26 Prin cea de-a treia întrebare, instanța de trimitere dorește să afle dacă articolul 95 interzice unui stat membru să favorizeze, prin intermediul unei reduceri a valorii impozitului, cumpărarea de automobile cu o cilindree cuprinsă între 801 și 1500 cm<sup>3</sup>, în defavoarea automobilelor cu o cilindree superioară.

27 Această întrebare vizează baremul anexat decretului-lege.

28 Chiar dacă automobilul domnului Lourenço Dias nu beneficiase de scutirea acordată categoriei „vehiculelor destinate transportului de mărfuri”, acesta ar beneficia de reducere având în vedere că cilindrul său este de 1 360 cm<sup>3</sup>.

**Cu privire la întrebarea referitoare la termenul diferit de plată a impozitului pe autoturism în funcție de categoria automobilelor: importate sau de producție națională**

29 Prin cea de-a patra întrebare, instanța națională dorește să afle dacă articolul 95 al doilea paragraf interzice unui stat membru să prevadă termene diferite de plată a unui impozit pe automobil și modalități de recuperare diferite, în funcție de categoria automobilelor: importate sau de producție națională.

30 Această întrebare vizează articolul 4 din decretul-lege, care prevede că, în ceea ce privește automobilele asamblate în Portugalia sau importate deja asamblate, destinate consumului intern, impozitul trebuie plătit conform normelor generale referitoare la datoria vamală și la amânarea plății drepturilor la import. Același articol dispune că, în cazul autoturismelor fabricate în țară, cu componente naționale și asimilate, sau transformate în sensul articolului 1 alineatul (2), lichidarea și plata impozitului se solicită respectivei direcții a vămilor și se efectuează pe baza formularului privind impozitul pe autoturism.

31 Instanța de trimitere deduce că, în ceea ce privește automobilele importate, plata impozitului pe autoturism trebuie să se efectueze, în principiu, în termen de zece zile de la data comunicării valorii datorate de drept, în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CEE) nr. 1854/89 al Consiliului din 14 iunie 1989 privind înscrierea în contabilitate și condițiile de plată a sumei de import sau export ce decurg dintr-o datorie vamală (JO L 186, p. 1). În schimb, conform acestei instanțe, nu ar exista termen de plată în ceea ce privește automobilele fabricate în țară.

32 Astfel cum subliniază în mod corect Guvernul Regatului Unit, această chestiune nu prezintă interes pentru soluționarea acțiunii principale: automobilul în cauză a fost importat prin

scutirea de la plata impozitului pe autoturism conform legislației naționale. Prin urmare, importatorul nu a făcut obiectul unei discriminări la momentul importului. În temeiul articolului 4 din decretul-lege citat anterior, impozitul nu devine obligatoriu decât după transformarea automobilului în sensul articolului 1 alineatul (2). Or, la momentul respectiv, lichidarea și plata impozitului trebuie să se facă în aceleași condiții ca și pentru autoturismele fabricate în țară cu componente naționale și asimilate.

### **Cu privire la întrebarea referitoare la limitarea termenului de circulație a automobilelor înmatriculate în străinătate și destinate importului definitiv**

33 Prin cea de-a cincea întrebare, instanța de trimitere dorește să afle dacă articolul 95 al doilea paragraf interzice unui stat membru să limiteze la 48 de ore de la intrarea în Portugalia circulația automobilelor importate, în timp ce vehiculelor asamblate sau fabricate în Portugalia nu li se aplică nicio restricție.

34 Din ordonanța de trimitere rezultă că această întrebare vizează articolul 5 alineatul (1) din decretul-lege. Acesta prevede că autoturismele înmatriculate în străinătate, destinate importului definitiv, ai căror proprietari își au reședința sau sediul social pe teritoriul național, nu pot circula decât o perioadă de 48 de ore de la intrarea lor în Portugalia.

35 Cu toate acestea, astfel cum se constată din ordonanța de trimitere, automobilul în cauză în prezenta speță a fost înmatriculat pentru prima dată în Portugalia. Prin urmare, acestuia nu i s-au aplicat restricțiile de circulație prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din decretul-lege.

### **Cu privire la întrebarea referitoare la formalitățile vamale diferite aplicate automobilelor de ocazie importate și celor asamblate în Portugalia**

36 Prin cea de-a șasea întrebare, instanța de trimitere dorește să afle dacă articolul 95 interzice unui stat membru să impună termene pentru îndeplinirea anumitor formalități vamale referitoare la importul automobilelor, în timp ce producția națională este scutită de acestea.

37 Această întrebare vizează articolul 5 alineatul (2) din decretul-lege, care prevede că dosarul privind importul definitiv de automobile înmatriculate în străinătate va trebui să fie prezentat vămilor în termen de 60 de zile de la intrarea lor în Portugalia.

38 Este necesar să se evidențieze că eventuala discriminare prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din decretul-lege afectează doar automobilele înmatriculate în străinătate. Or, astfel cum s-a evidențiat mai sus, contestația pendinte în fața instanței de trimitere vizează un automobil înmatriculat pentru prima dată în Portugalia.

### **Cu privire la întrebarea referitoare la scutirea automobilelor vechi**



39 Prin cea de-a șaptea întrebare, instanța de trimitere dorește să afle dacă articolul 95 interzice unui stat membru să scutească importul de automobile vechi de plata unui impozit, în timp ce alte categorii de vehicule nu beneficiază de acest avantaj.

40 Această întrebare vizează articolul 9 din decretul-lege, care autorizează importul cu scutirea de la plata impozitului pe autoturism pentru autoturisme fabricate cel târziu în anul 1950, dacă prezintă interes pentru patrimoniul cultural național.

41 În această privință, este suficient să se reamintească faptul că automobilul în cauză în prezenta speță a fost construit în 1989.

42 Ținând seama de considerațiile precedente, nu este necesar să se răspundă la prima, a treia, a patra, a cincea, a șasea și a șaptea întrebare, având în vedere că acestea nu au nicio legătură evidentă cu realitatea acțiunii principale.

### **Cu privire la întrebarea referitoare la modificarea caracterului progresiv al baremului în funcție de o anumită cilindree**

43 Prin a doua întrebare, instanța de trimitere dorește, în esență, să afle dacă articolul 95 alineatul (2) interzice aplicarea, pentru automobilele care depășesc o anumită cilindree, a unui impozit pe autoturism a cărui valoare este de câteva ori mai mare decât impozitul progresiv care trebuie plătit pentru automobilele care nu ating această cilindree, în cazul în care automobilele cărora li se aplică impozitul mai mare sunt în totalitate automobile importate, în special din alte state membre.

44 În această privință, instanța de trimitere explică faptul că, în baremul anexat decretului-lege, impozitul pe autoturism este de aproape trei ori mai mare pentru automobilele cu o cilindree de 1 751 cm<sup>3</sup> decât pentru cele cu o cilindree de 1 750 cm<sup>3</sup>. Prin urmare, aceasta dorește să afle dacă, astfel, statul portughez nu aplică vehiculelor importate din alte state membre un impozit intern de natură să protejeze indirect industria națională a automobilelor, despre care afirmă că nu produce decât automobile cu cilindree mică.

45 Astfel cum s-a afirmat mai sus, autoturismul în cauză în acțiunea principală are o cilindree de 1 360 cm<sup>3</sup>. Indiferent dacă impozitul pe autoturism se datorează în definitiv, aceasta îl exclude în orice caz de la eventualitatea creșterii ratei care se aplică vehiculelor cu o cilindree mai mare de 1 750 cm<sup>3</sup>. Astfel, faptul că acestea din urmă fac eventual obiectul unei discriminări nu aduce atingere domnului Lourenço Dias sau întreprinderii sale. În această privință, situația este diferită de cea pe care Curtea a trebuit să o analizeze în cadrul Hotărârilor sale din 9 mai 1985, Humblot (112/84, Rec. p. 1367), din 17 septembrie 1987, Feldain (433/85, Rec. p. 3521), și din 29 iunie 1988, Deville (240/87, Rec. p. 3513), unde acțiunea principală viza impozitul suplimentar pe care solicitanții trebuiau să îl plătească deoarece circulau cu automobile cu cilindree mare.

46 Cu toate acestea, exprimând astfel dubii cu privire la compatibilitatea acestui aspect din decretul-lege cu articolul 95, instanța de trimitere dorește, în realitate, să afle dacă, având în vedere că anumite elemente sau anumite norme de aplicare ale unui regim fiscal sunt discriminatorii, întregul regim trebuie și el considerat discriminatoriu.

47 În această privință, este necesar să se evidențieze că, în majoritatea statelor membre, regimurile fiscale se caracterizează prin extrema diversitate cu care anumitor produse li se aplică impozite, sau beneficiază de reduceri sau deduceri.

48 Eventualitatea unui tratament discriminatoriu cu privire la anumite categorii de produse nu poate afecta compatibilitatea cu dreptul comunitar a anumitor impozite interne care se aplică altor categorii de produse, având în vedere că aceste impozite se aplică în mod nediscriminatoriu. Într-adevăr, eventualitatea unei discriminări care să afecteze anumite produse nu are neapărat ca efect incompatibilitatea oricărui sistem fiscal cu dreptul comunitar (a se vedea, în ceea ce privește o discriminare care afectează un regim de acces la posturile publice, Hotărârea din 3 iulie 1991, Barr și Montrose, punctul 19, C-355/89, Rec. p. I-3479).

49 Prin urmare, este necesar să se răspundă instanței naționale că, atunci când anumite elemente sau anumite norme de aplicare ale unui regim de impozite interne sunt discriminatorii și, în consecință, interzise în temeiul articolului 95 din tratat, întregul regim fiscal în care se integrează acestea nu trebuie neapărat să fie incompatibil cu acest articol.

#### **Cu privire la întrebarea referitoare la încălcarea articolelor 12 și 95 din tratat**

50 Prin cea de-a opta întrebare, instanța națională dorește să afle dacă, în absența produselor naționale similare, impozitul care se aplică autoturismelor trebuie considerat ca o taxă cu efect echivalent unui drept vamal, interzis prin articolul 12 din tratat.

51 În această privință, este necesar să se evidențieze faptul că instanța nu face trimitere la dubiile sale decât deoarece a declarat că nu dispune de informații economice care să îi permită să cunoască cu precizie sectorul portughez al automobilelor.

52 Cu toate acestea, ar trebui remarcat că, în răspunsul la o întrebare adresată de Curte, guvernul portughez i-a oferit informații statistice, din care reiese că există într-adevăr o industrie națională de automobile, care nu este, de altfel, limitată la producția de vehicule cu cilindree mică.

53 În orice caz, este necesar să se reamintească faptul că rezultă din jurisprudență (Hotărârea din 7 mai 1987, Co-Frutta, punctul 14, 193/85, Rec. p. 2085) că un impozit care se aplică atât produselor importate cât și produselor naționale dar care, de fapt, se aplică exclusiv produselor importate deoarece producția națională este extrem de redusă, nu constituie o taxă cu efect echivalent unui drept vamal la import în sensul articolelor 9 și 12 din Tratatul CEE, dacă se integrează unui sistem general de redevențe interne care cuprinde sistematic categorii de

produse în funcție de criterii obiective aplicate independent de originea produselor. Prin urmare, acesta are caracterul unui impozit intern în sensul articolului 95.

54 Or, impozitul pe autoturism, care se aplică fără discriminare, atât vehiculelor asamblate și fabricate în Portugalia, cât și celor importate, atât noi, cât și de ocazie, face parte dintr-un astfel de sistem general de impozite interne care se aplică unor categorii de produse în temeiul unui criteriu obiectiv, în speță cilindrarea.

55 Prin urmare, este necesar să se răspundă instanței naționale că un impozit pe autoturism care se aplică fără discriminare vehiculelor asamblate sau fabricate în statul membru în care se percepe și vehiculelor importate, atât noi, cât și de ocazie, nu se poate considera ca o taxă cu efect echivalent unui drept vamal la import, interzisă de articolul 12 din Tratatul CEE.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

56 Cheltuielile efectuate de către guvernul portughez și de către Guvernul Regatului Unit și de către Comisia Comunităților Europene, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile în acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA (Camera a cincea),

pronunțându-se cu privire la întrebările care i-au fost adresate de către Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto, prin ordonanța din 18 octombrie 1990, hotărăște:

**1) Atunci când anumite elemente sau anumite norme de aplicare ale unui regim de impozite interne sunt discriminatorii și, în consecință, interzise în temeiul articolului 95 din tratat, întregul regim fiscal în care se integrează acestea nu trebuie neapărat să fie considerat incompatibil cu acest articol.**

**2) Un impozit pe autoturism care se aplică fără discriminare vehiculelor asamblate sau fabricate în statul membru în care se percepe și vehiculelor importate, atât noi, cât și de ocazie, nu se poate considera ca o taxă cu efect echivalent unui drept vamal la import, interzisă de articolul 12 din Tratatul CEE.**

Joliet

Mancini

Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias

Zuleeg

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, la 16 iulie 1992.

Grefier  
J.-G. Giraud

Președintele Camerei a cincea  
R. Joliet