ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA
16 de Fevereiro de 1977 *

No processo 20/76,

que tem por objecto um pedido apresentado ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, pelo Finanzgericht Baden-Württemberg, Außensenate Stuttgart, destinado a obter, no litígio pendente neste órgão jurisdicional entre

Schöttle & Söhne OHG, Oberkollwangen,

e

Finanzamt Freudenstadt,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação do artigo 95.° do Tratado CEE,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

composto por: H. Kutscher, presidente, P. Pescatore, presidente de secção, J. Mertens de Wilmars, M. Sørensen, A. J. Mackenzie Stuart, A. O'Keeffe e A. Touffait, juízes,

advogado-geral: F. Capotorti
secretário: A. Van Houtte

profere o presente

Acórdão

(A parte relativa à matéria de facto não é reproduzida)

* Língua do processo: alemão.

Fundamentos da decisão

1 Por decisão de 17 de Dezembro de 1975, que deu entrada no Tribunal em 23 de Fevereiro de 1976, o Finanzgericht Baden-Württemberg submeteu, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, diversas questões relativas à interpretação do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado, que proíbe aos Estados-membros fazerem incidir, «directa ou indirectamente, sobre os produtos dos outros Estados-membros imposições internas... superiores às que incidam... sobre produtos nacionais similares».

2 Estas questões foram suscitadas no âmbito de um litígio entre um importador alemão de saibro do território francês e o Finanzamt Freudenstadt que põe em causa a compatibilidade da imposição alemã sobre o transporte rodoviário de mercadorias com o artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado, na medida em que o importador, relativamente a transportes comparáveis ponto por ponto, teve que pagar o encargo no que diz respeito à mercadoria francesa, mas pôde efectuar o transporte sem o pagar relativamente à mercadoria nacional.

3 Convém recordar as características essenciais da lei alemã sobre a tributação do transporte rodoviário de mercadorias.

A regulamentação nacional

4 O encargo em causa fazia parte de um conjunto de medidas adoptadas em 1968 para garantir a coordenação dos diferentes meios de transporte.

Neste âmbito, o encargo sobre o transporte rodoviário de mercadorias destinava-se a orientar o transporte de longa distância para o caminho-de-ferro e para a navegação interna.

Por conseguinte, o transporte de mercadorias de curta distância, que não pode razoavelmente ser desviado das estradas, foi isento do encargo.

5 Para o efeito, a lei em questão reporta-se às definições das noções de transporte de longa e de curta distância, incluídas na lei alemã relativa ao transporte rodoviário de mercadorias, a Güterkraftverkehrsgesetz (Bundesgesetzblatt 1952, I, p. 697).

Resulta do segundo parágrafo desta lei que o transporte de curta distância é definido como qualquer transporte de mercadorias por veículo automóvel, por conta de outrem, nos limites de um sector comunal ou da zona «imediata».

A zona imediata é o território compreendido num raio de 50 quilómetros calculado em linha recta a partir do centro da comuna em que o camião tem a sua localização e abrange o território de qualquer comuna cujo centro se encontre no interior do perímetro.

No caso de um sector comunal ter vários centros, a zona imediata abrange o território compreendido num raio de 50 quilómetros a partir de cada centro, com a consequência de os territórios das zonas imediatas poderem ter diferentes dimensões.

6 Considera-se que um veículo automóvel matriculado no estrangeiro tem a sua localização na comuna fronteiriça em que entrou ao passar a fronteira alemã [parágrafo 6.°, b), da Güterkraftverkehrsgesetz, com a redacção que lhe foi dada pela Viertes Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, Bundesgesetzblatt I, p. 1157].

7 Considera-se transporte de mercadorias de longa distância qualquer transporte de mercadorias por veículo automóvel no exterior da zona imediata ou que saia de uma zona imediata.

8 Deve salientar-se que o encargo é calculado em função do peso da mercadoria e da distância percorrida, sendo certo que, em caso de transporte por conta própria, haverá uma progressão da taxa do encargo.

9 A lei em causa prevê que estão sujeitos ao encargo o transporte de mercadorias de longa distância bem como o transporte internacional de curta distância.

Em contrapartida, estão isentos os transportes internacionais que se iniciem ou terminem no interior da zona imediata da comuna fronteiriça.

Assim, o tratamento do transporte internacional é idêntico ao do transporte interno realizado por um camião localizado na comuna fronteiriça.

10 Resulta dos autos que a cobrança do encargo sobre o transporte internacional de curta distância era susceptível, em certas circunstâncias bem precisas, de obstar ao

comércio intracomunitário, na medida em que, no caso de um transporte no interior da zona imediata efectuado por um camião nacional, o encargo só era cobrado se tivesse sido passada a fronteira alemã.

Quanto à primeira questão

11 Pela primeira questão é perguntado se

«um encargo cobrado sobre os transportes rodoviários de mercadorias, em função da distância percorrida no território nacional, constitui uma imposição que incide sobre produtos, na acepção do artigo 95.° do Tratado CEE?»

12 O artigo 95.°, primeiro parágrafo, prevê que nenhum Estado-membro fará incidir, directa ou indirectamente, sobre os produtos dos outros Estados-membros imposições internas, qualquer que seja a sua natureza, superiores às que incidam, directa ou indirectamente, sobre produtos nacionais similares.

Assim, o artigo 95.° tem por objecto afastar as restrições dissimuladas à livre circulação de mercadorias que possam resultar das disposições fiscais de um Estado-membro.

13 Tendo em conta a economia geral e os objectivos da referida disposição, a noção de imposição que incide sobre um produto deve ser interpretada em sentido lato.

14 Tais restrições podem resultar de um encargo que, na realidade, compense a imposição que incide sobre a actividade da empresa e não sobre os produtos enquanto tais.

Este problema não se coloca quando se trata de tributar o produto nacional e o produto importado na mesma fase, em função de uma actividade determinada, por exemplo, a utilização das estradas nacionais.

15 No entanto, esse encargo, ao repercutir-se imediatamente no custo dos produtos nacional e importado, deve, por força do artigo 95.°, ser aplicado de modo não discriminatório aos produtos importados.

16 Portanto, deve responder-se ao juiz nacional que também tem que considerar-se uma imposição «que incide indirectamente sobre os produtos», na acepção do artigo 95.° do Tratado CEE, o encargo cobrado sobre os transportes internacionais rodoviários de mercadorias em função da distância percorrida no território nacional e do peso das mercadorias em causa.

Quanto às segunda, terceira e quarta questões

17 Pelas segunda, terceira e quarta questões, o Tribunal é convidado a interpretar a proibição de fazer incidir sobre produtos estrangeiros uma imposição superior à que incide sobre a produção nacional, tendo em conta o facto de

1) a hipótese de um tratamento diferente do produto importado só poder verificar-se, em todo o caso, se esse produto for entregue no interior de uma zona territorial de, aproximadamente, 50 quilómetros de largura, que se estenda paralelamente à fronteira, a uma distância de 50 quilómetros desta;

2) o encargo em questão incidir do mesmo modo não só sobre o transporte de produtos estrangeiros para o território nacional, mas também sobre o transporte de produtos nacionais para o estrangeiro;

3) o objectivo prosseguido pela imposição caber no âmbito da política de transportes, de o efeito discriminatório apenas ter podido ser evitado mediante um importante aumento das despesas administrativas e de ele só se ter manifestado de 1969 a 1971.

18 Deve responder-se conjuntamente a estas questões.

19 O artigo 95.° deve garantir que da aplicação de imposições internas não resulta, num Estado-membro, a incidência sobre produtos provenientes de outros Estados-membros de imposições superiores às que oneram produtos nacionais similares no mercado nacional.

Por conseguinte, é irrelevante que o encargo seja igualmente cobrado nas mesmas condições sobre produtos nacionais exportados e sobre produtos importados.

20 Há violação do artigo 95.°, primeiro parágrafo, quando a imposição que incide sobre o produto importado e a que incide sobre o produto nacional similar for calculada de modo diferente e segundo modalidades diferentes, daí resultando, ainda que seja apenas em alguns casos, uma imposição superior sobre o produto importado.

21 Verifica-se uma imposição superior sobre o produto importado quando as condições em que o transportador fica sujeito ao encargo forem diferentes para os transportes internacionais e os transportes puramente nacionais, de modo que, em situações comparáveis, o produto que circula no interior do Estado não fica sujeito ao encargo, enquanto o produto importado fica.

Com efeito, a fim de comparar, para efeitos da aplicação do artigo 95.°, o encargo que incide sobre o produto que circula no interior com o que incide sobre o produto importado, deve ter-se em conta não só a matéria colectável da imposição, mas também as vantagens ou as isenções de que um e outro beneficiam.

Para que se verifique uma imposição superior sobre o produto importado, basta que, em determinadas circunstâncias, o produto nacional possa, em relação ao mesmo percurso no Estado-membro, ser transportado sem ficar sujeito ao encargo, enquanto o produto importado fica sujeito ao encargo pela simples razão de ter havido passagem da fronteira.

Para esse efeito, compete ao juiz nacional comparar, em casos determinados, as situações que podem ocorrer.

22 Os dados fornecidos pelo juiz nacional demonstram que, por vezes, um obstáculo real à livre circulação de mercadorias pode resultar da aplicação de condições diferentes de imposição do encargo aos transportes internacionais e aos transportes nacionais.

A natureza menor e incidental do obstáculo criado por um encargo nacional e o facto de, na prática, este só ter podido ser evitado pela supressão do encargo não são suficientes para afastar a aplicação do artigo 95.° do Tratado.

O título IV da parte II do Tratado, relativo à política comum de transportes, oferece aos Estados-membros a possibilidade de resolverem os problemas da concorrência entre os modos de transporte, sem que seja necessário, no entanto, estorvar a livre circulação de mercadorias.

Contudo, a inexistência de uma tal política não pode justificar uma derrogação ao artigo 95.° do Tratado.

Quanto às despesas

23 As despesas efectuadas pelo Governo da República Federal da Alemanha 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,

pronunciando-se sobre as questões que lhe foram submetidas pelo Finanzgericht Baden-Württemberg, por decisão de 17 de Dezembro de 1975, declara:

1) Também tem que considerar-se uma imposição «que incide indirectamente sobre os produtos», na acepção do artigo 95.° do Tratado CEE, o encargo cobrado sobre os transportes internacionais rodoviários de mercadorias em função da distância percorrida no território nacional e do peso das mercadorias em causa.

2) Como o artigo 95.° deve garantir que da aplicação de imposições internas não resulta, num Estado-membro, a incidência sobre produtos provenientes de outros Estados-membros de imposições superiores às que oneram produtos nacionais similares no mercado nacional, é irrelevante que o encargo seja igualmente cobrado nas mesmas condições sobre produtos nacionais exportados e sobre produtos importados.

3) A fim de comparar, para efeitos da aplicação do artigo 95.°, o encargo que incide sobre o produto que circula no interior com o que incide sobre o produto importado, deve ter-se em conta não só a matéria colectável da

imposição, mas também as vantagens ou as isenções de que um e outro beneficiam.

4) A natureza menor e incidental do obstáculo criado por um encargo nacional e o facto de, na prática, este só ter podido ser evitado pela supressão do encargo não são suficientes para afastar a aplicação do artigo 95.° do Tratado.

Kutscher Pescatore Mertens de Wilmars Sørensen

Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 16 de Fevereiro de 1977.

O secretário

A. Van Houtte

O presidente

H. Kutscher