ACÓRDÃO DO TRIBUNAL
5 de Abril de 1990 *

No processo C-132/88,

Comissão das Comunidades Europeias, representada por Georgios Kremlis, membro do seu Serviço Jurídico, na qualidade de agente, assistido por S. Karalis, membro do Conselho de Estado da República Helénica, com domicílio escolhido no Luxemburgo nos seus serviços, Centro Wagner, Kirchberg,

demandante,

contra

República Helénica, representada por M. Zorbala, consultor jurídico do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Serviço do Contencioso Europeu, e por P. Milonopoulos, advogado, colaborador jurídico no Ministério dos Negócios Estrangeiros, Serviço do Contencioso Europeu, na qualidade de agente, com domicílio escolhido no Luxemburgo na Embaixada da Grécia, 117, Val Sainte-Croix,

demandada,

que tem por objecto um pedido de declaração, nos termos do artigo 169.° Tratado CEE, de que a República Helénica, ao estabelecer e manter, sob a forma de imposto especial sobre o consumo e de imposto especial suplementar único, um sistema fiscal discriminatório relativamente aos veículos automóveis de cilindrada superior a 1 800 cm^3 importados dos Estados-membros, não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado,

* Língua do processo: grego.

O TRIBUNAL,

constituído pelos Srs. O. Due, presidente, C. N. Kakouris e M. Zuleeg, presidentes de secção, R. Joliet, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias e F. Grévisse, juízes,

advogado-geral: J. Mischo
secretário: J. A. Pompe, secretário adjunto

visto o relatório para audiência e após a realização desta em 17 de Janeiro de 1990,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 22 de Fevereiro de 1990,

profere o presente

Acórdão

1 Por requerimento apresentado na Secretaria do Tribunal em 10 de Maio de 1988, a Comissão intentou, nos termos do artigo 169.° do Tratado CEE, uma acção visando a declaração de que a República Helénica, ao estabelecer e manter, sob a forma de imposto especial sobre o consumo e de imposto especial suplementar único, um sistema fiscal discriminatório relativamente aos veículos automóveis de cilindrada superior a 1 800 cm^3 importados dos outros Estados-membros, não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 95.°, primeiro parágrafo, do Tratado.

2 A Comissão critica dois aspectos do sistema helénico de tributação dos veículos particulares, ou seja, o regime do imposto especial sobre o consumo e o do imposto especial suplementar único.

3 As modalidades do imposto especial sobre o consumo aplicáveis no momento da propositura da presente acção resultam de uma modificação introduzida em 1986 pelo artigo 43.° da Lei n.° 1676 (Diário Oficial grego A 204) na Lei n.° 363, de

22 de Junho de 1976, relativa ao regime fiscal dos veículos automóveis particulares (Diário Oficial grego A 152). Este imposto é pagável aquando da compra ou importação de um veículo, novo ou usado. O seu valor é igual a determinada percentagem do preço de venda do veículo, excluído o imposto. Em virtude das regras de cálculo do imposto, esta percentagem aumenta com a cilindrada dos veículos. Todavia, a progressão da taxa não é constante: antes de mais, a progressão da taxa é mais pronunciada acima de 1 200 cm^3 do que abaixo desse limiar, e é ainda mais elevada acima dos 1 800 cm^3 do que abaixo desse valor; além disso, verifica-se um salto nos 1 201 cm^3 e um outro, ainda maior, nos 1 801 cm^3.

4 Quanto ao imposto especial suplementar único, as suas modalidades encontram-se definidas no artigo 3.° da Lei n.° 363, de 22 de Junho de 1976, já citada. Este imposto deve ser pago aquando da primeira matrícula de um veículo, novo ou usado. O seu valor é expresso em dracmas (DR). Tal como o imposto especial sobre consumo, é progressivo em função da cilindrada dos veículos. Esta progressividade, sob dois pontos de vista, não é constante: antes de mais, a progressão do imposto acentua-se a partir de 1 201 cm^3, e ainda mais a partir de 1 801 cm^3; além disso, verifica-se um salto de mais de 50 % entre 1 800 e 1 801 cm^3.

5 Por carta de 16 de Dezembro de 1986, a Comissão deu a conhecer à República Helénica que considerava o sistema de tributação dos veículos particulares, resultante dos dois impostos supradescritos, contrário ao artigo 95.° do Tratado.

6 Em primeiro lugar, sublinhou que na Grécia não eram fabricados veículos automóveis de cilindrada inferior a 1 600 cm^3. Recordou que, no acórdão de 9 de Maio de 1985, Humblot (112/84, Recueil, p. 1367), o Tribunal afirmou que, para que não haja qualquer efeito discriminatório ou protector, um imposto progressivo sobre os veículos automóveis deve ter por base critérios objectivos e comportar escalões equilibrados. A Comissão sustentou que nem o imposto especial sobre consumo nem o imposto especial suplementar único satisfaziam estas exigências. Nenhum critério objectivo justificaria a tributação excessiva que incide sobre os veículos de cilindrada superior a 1 800 cm^3, dado todos os veículos automóveis serem produtos similares, seja qual for a sua cilindrada.

7 Em segundo lugar, a Comissão acusou a República Helénica de, através da citada Lei n.° 363, de 22 de Junho de 1976, favorecer a compra de veículos usados de fabrico nacional. Nos termos dessa lei, a base de tributação dos veículos em segunda mão importados é determinada diminuindo ao preço dos veículos novos correspondentes 5 % por ano de idade dos veículos em questão, sendo 20 % a diminuição máxima autorizada. Como a desvalorização real é muito maior do que a considerada através desse sistema, a base de tributação dos veículos em segunda mão importados está sobreavaliada.

8 A Comissão interpelou a República Helénica para lhe apresentar as suas observações, a respeito destas acusações, num prazo de dois meses.

9 A República Helénica respondeu, em 15 de Dezembro de 1986, que contestava as acusações formuladas pela Comissão. Sublinhou que os dois impostos incidiam distintamente sobre os veículos de fabrico nacional e os de fabrico estrangeiro, e isto de acordo com um critério objectivo, ou seja, o da cilindrada. Alegou que na Grécia os veículos de cilindrada superior a 1 800 cm^3 eram considerados como objectos de luxo, reservados às pessoas com rendimentos excepcionalmente altos, e que era, portanto, legítimo submetê-los a uma tributação particularmente pesada. Além disso, perante a má infra-estrutura rodoviária e os problemas de poluição existentes na Grécia, justifica-se que a legislação fiscal desencoraje a compra de veículos de grande cilindrada. A República Helénica sublinhou ainda que a progressão dos impostos era maior, não só a partir de 1 800 cm^3, mas também a partir de 1 200 cm^3. Como a maior parte dos veículos produzidos na Grécia têm uma cilindrada de 1 300 cm^3, parece que os impostos em causa não foram concebidos para proteger a produção nacional.

10 No parecer fundamentado que a Comissão formulou em 21 de Setembro de 1987, bem como na resposta que a República Helénica lhe deu em 30 de Novembro de 1987, nenhuma das partes mudou de posição.

11 Para mais ampla exposição da legislação nacional, da tramitação do processo, bem como dos fundamentos e argumentos 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.

12 Convém, antes de mais, verificar se a acusação relativa à determinação da base de tributação dos veículos usados importados faz parte do objecto do litígio.

13 Interrogada a este respeito na audiência, a Comissão sustentou que essa acusação, desenvolvida na interpelação e no parecer fundamentado, tinha sido retomada na petição. Referiu-se a esse respeito ao ponto 22 da petição, no qual alegava que «as considerações que precedem são igualmente válidas, *mutatis mutandis*, para os veículos usados».

14 Convém observar, a este respeito, que as considerações que precedem o ponto 22 da petição são relativas à progressividade do imposto especial sobre o consumo e do imposto especial suplementar único. Em nada se referem à determinação da base de tributação dos veículos em segunda mão importados.

15 Não tendo a Comissão, de qualquer modo, deduzido na petição qualquer argumento em apoio da acusação relativa à determinação da base de tributação dos veículos em segunda mão importados, o Tribunal não tem que se debruçar sobre este ponto. O objecto de recurso encontra-se, portanto, limitado à acusação relativa à rotura de progressividade que se verifica com o imposto especial sobre o consumo e o imposto especial suplementar único acima do limiar de 1 800 cm^3.

16 No que se refere a esta acusação, a República Helénica alegou durante a fase escrita do processo que os limiares diferenciais considerados para os dois impostos em causa, ou seja, 1 200 e 1 800 cm^3, se justificavam objectivamente, pois correspondiam à realidade social helénica e, em certa medida, europeia: os veículos de cilindrada inferior ou igual a 1 200 cm^3 destinam-se a pessoas com rendimentos modestos; os de cilindrada de 1 201 a 1 800 cm^3 são comprados por pessoas com rendimentos médios; os veículos cuja cilindrada é superior a 1 800 cm^3 destinam-se, sobretudo na Grécia, às pessoas com grandes rendimentos.

17 Importa sublinhar, a este respeito, que o artigo 95.° do Tratado não permite impugnar o carácter excessivo do nível de tributação que os Estados-membros possam estabelecer para determinados produtos com base em considerações de política social. Tal como o Tribunal já decidiu, designadamente nos acórdãos de 9 de

Maio de 1985, Humblot, já citado, n.os 12 e 13, e de 16 de Dezembro de 1986, Comissão/Itália, n.os 8 e 10 (200/85, Colect., p. 3953), no estado actual do direito comunitário, os Estados-membros têm a liberdade de sujeitar produtos, como os veículos, a um sistema de impostos cujo valor aumenta progressivamente em função de um critério objectivo, como a cilindrada, desde que, todavia, esse sistema de tributação não comporte qualquer efeito discriminatório ou protector.

18 Convém esclarecer que um sistema de tributação não pode ser considerado como discriminatório pela simples razão de apenas os produtos importados, designadamente de outros Estados-membros, fazerem parte da categoria mais duramente tributada (ver o acórdão de 14 de Janeiro de 1981, Chemial Farmaceutici/DAF, n.° 18, 140/79, Recueil p. 1).

19 Com vista a determinar se o imposto especial sobre o consumo e o imposto especial suplementar único têm um efeito discriminatório ao protector, convém determinar se esses impostos são susceptíveis de desviar o consumidor da compra de veículos de cilindrada superior a 1 800 cm^3, que são todos de fabrico estrangeiro, em proveito de veículos de fabrico helénico.

20 Supondo que as modalidades do sistema de tributação em causa desviam, efectivamente, determinados consumidores da compra de veículos de cilindrada superior a 1 800 cm^3, esses consumidores escolherão um modelo na gama dos veículos de cilindrada compreendida entre 1 600 e 1 800 cm^3, ou na dos veículos de cilindrada inferior a 1 600 cm^3. Ora, todos os modelos da primeira gama são de fabrico estrangeiro. Quanto à segunda gama, inclui ao mesmo tempo veículos de fabrico estrangeiro e de fabrico nacional. Daqui resulta que a Comissão não demonstrou em que é que o sistema de tributação em causa podia favorecer a venda de veículos de fabrico helénico.

21 Assim, deve ser negado provimento à acção.

Quanto às despesas

22 Por força do artigo 69.°, n.° 2, do Regulamento Processual, a parte vencida deve ser condenada nas despesas. Tendo a Comissão sido vencida, há que condená-la nas despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL

decide:

1) É negado provimento à acção.

2) A Comissão é condenada nas despesas.

Due Kakouris Zuleeg

Joliet Moitinho de Almeida Rodríguez Iglesias Grévisse

Proferido em audência pública no Luxemburgo, a 5 de Abril de 1990.

O secretário

J.-G. Giraud

O presidente

O. Due