CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. NIAL FENNELLY

présentées le 21 septembre 2000 [1]

1. Le fait que la Commission a engagé une procédure d'infraction visant des dispositions du droit national, mais a par la suite renoncé à cette procédure au vu des modifications de la législation, affecte-t-il l'obligation, pour une juridiction dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, de saisir la Cour d'une question relative à la compatibilité de ces dernières dispositions avec le traité? L'article 95 du traité CE (devenu, après modification, article 90 CE, ci-après «l'article 95») impose-t-il qu'un État membre tienne compte de la dépréciation de la valeur réelle individuelle des véhicules d'occasion importés pour les soumettre à une taxe d'immatriculation, ou peut-il tenir compte de la dépréciation selon un barème uniquement fondé sur la cylindrée et l'âge du véhicule? Telles sont les principales questions soulevées par la demande de décision préjudicielle formulée par le Supremo Tribunal Administrativo (Portugal) le 7 octobre 1998.

I — Faits et procédure préalable

2. À la suite de l'arrêt de la Cour du 11 décembre 1990, Commission/Danemark [2], la Commission a engagé contre la République portugaise la procédure visée à l'article 169 du traité CE (devenu article 226 CE, ci-après «l'article 169») au sujet de ses modalités de taxation des véhicules d'occasion importés. Cette législation a été modifiée en 1994, de manière à permettre une réduction progressive du montant de la taxe due pour la première immatriculation des véhicules d'occasion importés, suivant un barème semblable à celui qui était en vigueur à l'époque des faits de l'espèce (voir point 6 ci-dessous). Au vu de cette modification, la Commission a renoncé à l'instance; mais, des plaintes lui étant parvenues dans l'intervalle, la Commission a engagé une nouvelle procédure d'infraction en adressant une mise en demeure aux autorités portugaises le 15 mai 1998.

3. Dans le dispositif de son arrêt du 9 mars 1995, Nunes Tadeu [3], qui visait la législation en vigueur avant 1994, la Cour a jugé:

«La perception par un État membre d'une taxe sur les voitures d'occasion en provenance d'un autre État membre est contraire à l'article 95 du traité CEE lorsque le montant de la taxe, calculé sans prise en

1 — Langue originale: l'anglais.

2 — C-47/88, Rec. p. I-4509.

3 — C-345/93, Rec. p. I-479.

compte de la dépréciation réelle du véhicule, excède le montant de la taxe résiduelle incorporé dans la valeur des véhicules automobiles d'occasion similaires déjà immatriculés sur le territoire national.»

4. Lors de l'importation au Portugal, en provenance de France, d'un véhicule BMW 325 TD d'occasion, de 2 497 cm^3 de cylindrée, le demandeur au principal a dû acquitter une taxe d'immatriculation du véhicule d'un montant de 1 856 994 PTE, conformément à un avis de liquidation du 16 septembre 1996. Selon le Supremo Tribunal Administrativo, la première immatriculation du véhicule datant du 2 février 1991, on a estimé qu'il s'agissait d'un véhicule en circulation depuis cinq à six ans. Il ressort du dossier que la première immatriculation du véhicule en question date, en réalité, du 2 décembre 1991 et que, à la date de l'importation, il ne pouvait donc pas avoir été utilisé pendant plus de cinq ans. Cette erreur ne joue aucun rôle dans les questions que la Cour doit résoudre en réponse à la présente demande préjudicielle.

5. En vertu de l'article 1er, paragraphe 4, du décret-loi n° 40/93, du 18 février 1993, modifié par la loi n° 10-B/96, du 23 mars 1996, les véhicules légers neufs destinés au transport de passagers, importés au Portugal en provenance d'autres États membres de la Communauté, étaient soumis à une taxe automobile basée sur la cylindrée du moteur. La taxe était également appliquée aux véhicules d'occasion importés, une réduction étant accordée sur le montant dû, suivant le barème suivant:

Âge du véhicule	Réduction de la taxe
De 1 à 2 ans	18 %
De 2 à 3 ans	24 %
De 3 à 4 ans	32 %
De 4 à 5 ans	41 %
De 5 à 6 ans	49 %
De 6 à 7 ans	55 %
De 7 à 8 ans	61 %
Plus de 8 ans	67 %

6. Le recours introduit par le demandeur contre la liquidation de la taxe, au motif que les dispositions du droit national étaient incompatibles avec l'article 95, a été rejeté en première instance. Le Supremo Tribunal Administrativo saisi en appel a fait siennes les questions proposées par le demandeur:

«1) Une législation garantit-elle la parfaite neutralité des impositions intérieures au regard de la concurrence entre produits nationaux et produits importés (en l'occurrence les automobiles) et est-elle compatible avec l'article 95, premier alinéa, du traité lorsque, comme la législation portugaise, elle soumet les véhicules automobiles légers destinés au transport de passagers, importés d'occasion, à une taxe fixe tenant uniquement compte de la cylindrée du véhicule, avec déduction à la base d'un pourcentage de respective-

ment 18 %, 24 %, 32 %, 41 %, 49 %, 55 %, 61 % et 67 % (selon que le véhicule importé a de un à deux, deux à trois, trois à quatre, quatre à cinq, cinq à six, six à sept, ou sept à huit ans) de ce que paierait un véhicule neuf (importé ou acheté sur le marché national), un véhicule de plus de huit ans devant payer 33 % de la taxe automobile qui grèverait un véhicule neuf (importé ou acheté sur le marché national), sans prendre en compte, dans aucune de ces situations, tous les autres facteurs qui affectent la valeur d'une automobile, tels notamment le kilométrage, l'état et le modèle?

2) Une disposition nationale est-elle compatible avec l'article 95, premier alinéa, du traité lorsqu'elle prévoit que la taxe qui frappe le produit importé et la taxe qui frappe le produit national similaire sont calculées de manière différente et selon des modalités différentes, la taxe automobile sur le véhicule d'occasion importé étant calculée sur la base de sa cylindrée, avec une déduction qui est seulement fonction du nombre d'années d'utilisation, alors que la taxe automobile n'est pas due pour les transactions concernant un véhicule d'occasion similaire opérées sur le marché national (puisque, s'agissant d'une taxe à perception unique, elle n'est payée qu'une fois, lorsque le véhicule est mis sur le marché à l'état neuf), et que son prix peut encore incorporer une part résiduelle de cette taxe s'il n'a pas plus de quatre ou cinq ans, que cette part résiduelle est toujours d'un montant indéterminé, qu'elle n'est pas distincte du prix d'achat et qu'il n'est pas possible de la distinguer, notamment parce que l'achat d'un véhicule d'occasion à l'intérieur du pays n'est pas assujetti à la taxe automobile?

3) Peut-on considérer, à la lumière de l'article 95, premier alinéa, du traité, qu'un tel régime ne peut pas conduire, ne serait-ce que dans quelques cas, à une taxation supérieure du produit importé, et qu'il est conçu de manière à exclure dans tous les cas la possibilité qu'un véhicule importé soit plus lourdement taxé qu'un véhicule national similaire?

4) Peut-on considérer, à la lumière du droit communautaire, qu'un tel régime est aussi transparent que nécessaire pour permettre de déterminer objectivement si la charge fiscale qui grève une automobile importée excède celle qui grève une automobile nationale similaire?

5) Un tel régime peut-il, à la lumière du droit communautaire, être appliqué de manière équitable aux produits du marché intérieur et aux produits importés?»

7. Le Supremo Tribunal Administrativo a, par conséquent, soumis à la Cour, par

ordonnance de renvoi du 7 octobre 1998, les questions suivantes:

« 1) Les questions posées par le demandeur dans la présente affaire et reproduites ci-dessus sont-elles pertinentes? Quelle réponse ces questions appellent-elles en droit communautaire?

2) La dépréciation de la valeur réelle des véhicules d'occasion, à laquelle se réfère l'arrêt de la Cour du 9 mars 1995, Nunes Tadeu, implique-t-elle obligatoirement la nécessité de réaliser une évaluation ou une expertise de chaque véhicule, ou peut-elle être calculée de manière générale et abstraite, à l'aide d'un critère déterminé par la loi?

3) Si la Commission retire un recours en manquement déterminé contre un État membre, estimant que la nouvelle législation nationale est désormais conforme au droit communautaire, une juridiction suprême nationale peut-elle, en se fondant sur l'interprétation du droit communautaire et du droit national donnée par la Commission, être dispensée de l'obligation de saisir la Cour d'une demande préjudicielle que lui impose l'article 177 du traité, et statuer sur l'affaire conformément à l'interprétation donnée par la Commission? »

8. Des observations écrites ont été déposées par le demandeur au principal, et par la république de Finlande, le royaume des Pays-Bas, la République portugaise et la Commission; seules ces deux dernières parties ont comparu à l'audience.

II — Analyse

a) *Les obligations incombant au Supremo Tribunal Administrativo en vertu de l'article 177 du traité CE (devenu article 234 CE)*

9. La troisième question posée par le Supremo Tribunal Administrativo porte sur l'étendue de l'obligation, pour une juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, de saisir la Cour d'une question relative à la compatibilité avec le droit communautaire de certaines dispositions du droit national, et sur la question de savoir si cette obligation est affectée par le fait que la Commission a renoncé à la procédure d'infraction qu'elle avait précédemment engagée à l'égard de ces mêmes dispositions. Le Supremo Tribunal Administrativo a expliqué que, lorsqu'une question relative à la même législation a été soulevée dans une précédente affaire, il n'en a pas saisi la Cour, considérant que les dispositions de la législation portugaise de 1994 étaient compatibles avec l'article 95. Il a donc estimé que, « si une décision de la Commission peut dispenser une juridiction suprême de l'obliga-

tion de renvoi préjudiciel [...] le Supremo Tribunal Administrativo était fondé à rendre le 1er juillet 1998 son arrêt dans l'affaire 22 396. Dans le cas contraire, l'article 177 du traité aura été violé. En toute hypothèse, il convient que la question soit élucidée, afin que la juridiction de céans se conforme à l'avenir à l'obligation que lui impose l'article 177 du traité».

10. Avec cette question, la juridiction de renvoi souhaite être éclairée sur l'interprétation de l'article 177 du traité (ci-après «l'article 177») et sur la portée de la décision de la Commission de ne pas poursuivre la procédure d'infraction au titre de l'article 169. Il paraît logique de traiter cette question avant d'aborder l'une et l'autre questions de fond relatives à l'interprétation de l'article 95. Certes, la demande concernant les questions de fond n'est pas expressément libellée comme étant subordonnée à une réponse négative à la troisième question, et on pourrait donc penser qu'il n'est pas nécessaire d'y répondre. La juridiction de renvoi a indiqué que la réponse à la troisième question lui permettra d'évaluer la justesse du jugement qu'elle a rendu dans une précédente affaire et d'appliquer à l'avenir correctement l'article 177, ce qui nous paraît légitime. À cet égard, il convient de rappeler que, lorsqu'une question de droit communautaire, telle que définie à l'article 177, premier alinéa, est soulevée devant une juridiction saisie en dernière instance, cette juridiction ne dispose pas du pouvoir discrétionnaire de s'abstenir de demander à la Cour de statuer sur cette question, mais est tenue à l'obligation de «saisir la Cour de justice».

11. En vertu de l'arrêt de la Cour du 22 juin 2000, Fornasar e.a., «selon une jurisprudence constante, il appartient aux seules juridictions nationales, qui sont saisies du litige et doivent assumer la responsabilité de la décision judiciaire à intervenir, d'apprécier, au regard des particularités de chaque affaire, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre leur jugement que la pertinence des questions qu'elles posent à la Cour. Le rejet d'une demande formée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation du droit communautaire ou l'examen de la validité d'une règle communautaire, demandés par cette juridiction, n'ont aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal» [4].

12. Dans le cas d'espèce, aucune des parties qui ont déposé des observations n'a avancé que la question relative à l'article 177 est irrecevable. En outre, on ne saurait, selon nous, soutenir que l'interprétation de l'article 177 n'a manifestement «aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal». Ici, la juridiction de renvoi a fondé sa décision de soumettre les questions de fond à la Cour sur une interprétation des obligations que lui impose cette disposition, qui diffère de celle qu'elle avait adoptée dans une affaire antérieure. En posant la question de l'article 177 dans la présente affaire, la juridiction de renvoi souhaite savoir si l'attitude qu'elle a adoptée dans le cas d'espèce est correcte, et il n'appartient pas à la Cour de s'interroger sur les raisons pour lesquelles elle souhaite ces éclaircissements. La question ne peut pas non plus être considérée comme hypothétique du simple fait qu'elle est soumise à la Cour

4 — C-318/98, Rec. p. I-4785, point 27.

dans la même ordonnance de renvoi que les questions de fond; la question de la portée de l'obligation du Supremo Tribunal Administrativo de saisir la Cour s'est posée normalement, au cours d'un litige concret. La manière d'agir adoptée par la juridiction de renvoi pouvait en tout état de cause se justifier pour des raisons d'économie de procédure. L'autre manière d'agir envisageable aurait été que la juridiction nationale soumette d'abord séparément la question des obligations lui incombant en vertu de l'article 177 et que, seulement en cas de réponse négative, elle soumette ultérieurement les questions de fond, avec la prolongation des délais qui en découlerait inévitablement.

13. Dans ces circonstances, il convient donc que la Cour réponde à la troisième question. La réponse est, au demeurant, relativement simple. Une décision de la Commission de ne pas poursuivre une procédure d'infraction, même fondée sur la constatation qu'un ensemble donné de mesures législatives est maintenant conforme au traité, n'affecte en aucune manière l'obligation, pour une juridiction nationale saisie en dernière instance, de soumettre à la Cour, en vertu de l'article 177, troisième alinéa, une question de droit communautaire pouvant se poser. Il ressort clairement de l'article 169 que «la Commission n'est pas tenue d'engager une procédure au sens de cette disposition, mais qu'à cet égard elle dispose au contraire d'un pouvoir d'appréciation discrétionnaire» [5]. S'il est nécessaire d'établir au préalable qu'un État membre manque à ses obligations pour pouvoir engager une telle procédure, son retrait n'est en revanche pas subordonné à la constatation que les obligations en question ont été remplies; une telle décision peut être influencée par des considérations politiques ou pratiques, qui ne sont pas du ressort de la Cour. Le point décisif est que, en tout état de cause, l'avis de la Commission selon lequel la situation juridique est conforme au traité dans un État membre ne préjuge en aucun cas de la question, qui ne peut être tranchée en dernier ressort que par la Cour, soit directement, sur le recours ultérieur en manquement, soit indirectement, en réponse à une demande préjudicielle.

14. Une réponse exhaustive à cette question nous est apportée par l'arrêt de la Cour du 27 mai 1981, Essevi et Salengo [6], cité par la république de Finlande. Dans cette affaire, dans le cadre d'une procédure d'infraction continue, la Commission avait indiqué à la république italienne que celle-ci pouvait provisoirement maintenir son régime de taxation de la production d'alcool. La Cour a jugé que «la Commission n'a pas le pouvoir de déterminer de manière définitive, par les avis formulés en vertu de l'article 169 ou par d'autres prises de position dans le cadre de cette procédure, les droits et obligations d'un État membre, ou de lui donner des garanties concernant la compatibilité avec le traité d'un comportement déterminé [...] la détermination des droits et obligations des États membres et le jugement de leur comportement ne peuvent résulter que d'un arrêt de la Cour» [7]. La «prise de position» adoptée par la Commission dans la présente procédure sur la compatibilité du régime portugais de taxa-

5 — Arrêt du 14 février 1989, Star Fruit/Commission (247/87, Rec. p. 291, point 11).

6 — 142/80 et 143/80, Rec. p. 1413. Voir également l'arrêt du 7 février 1979, France/Commission (15/76 et 16/76, Rec. p. 321, point 27), dans lequel la Cour a exclu que «l'abandon de la procédure [en manquement] équivaille à une reconnaissance de la licéité du comportement contesté».

7 — Arrêt précité (note 6), point 16.

tion modifié avec l'article 95 ne peut donc affecter les obligations incombant à la juridiction de renvoi en vertu de l'article 177.

15. Pour exclure le moindre doute, ajoutons que nous ne voyons dans le traité et dans la jurisprudence pertinente aucun élément étayant le point de vue exprimé par le royaume des Pays-Bas, selon lequel le retrait d'une procédure d'infraction par la Commission constituerait un élément dont une juridiction inférieure peut tenir compte dans son appréciation de la «nécessité» d'une demande préjudicielle sur un point du droit communautaire. En vertu de l'article 177, deuxième alinéa, une juridiction juge souhaitable de saisir la Cour selon que la question de droit communautaire est ou non pertinente aux fins de la solution du litige pendant devant elle, et le retrait par la Commission de la procédure d'infraction ne peut avoir d'influence sur ce point.

b) *La compatibilité de la législation portugaise applicable avec l'article 95*

16. Les cinq questions proposées par le demandeur au principal, que la juridiction de renvoi a reprises dans sa première question, et la deuxième question formulée par cette juridiction ont pour objet de déterminer l'application correcte de l'article 95 dans des circonstances telles que celles du litige principal. Il nous semble que c'est pour cette raison que le Supremo Tribunal Administrativo a demandé si les questions du demandeur, dont certaines dépassent largement les faits de la présente affaire, étaient pertinentes, alors que la question de la pertinence des questions déférées est exclusivement du ressort de la juridiction de renvoi. C'est pourquoi nous suggérons à la Cour de ne répondre à ces questions que dans la mesure où une réponse serait utile à la solution du litige pendant devant la juridiction nationale.

17. Les questions soumises par le Supremo Tribunal Administrativo soulèvent deux points distincts, mais liés. Le premier point, qui correspond à la deuxième question soumise par la juridiction de renvoi, est celui de savoir si un État membre peut adopter des critères généraux pour établir une taxe d'immatriculation sur les véhicules d'occasion importés, comme la République portugaise l'a fait, ou s'il est tenu d'opérer sur la base d'une évaluation individuelle de chaque véhicule. Si la première formule est autorisée, le deuxième point à résoudre est celui de savoir si le barème appliqué en l'espèce est conforme aux exigences de l'article 95.

18. L'article 95, premier alinéa, interdit de frapper «les produits des autres États membres d'impositions intérieures, de quelque nature qu'elles soient, supérieures à celles qui frappent [...] les produits nationaux similaires». L'arrêt Commission/Danemark [8] a clairement établi que «les voitures d'occasion importées et celles qui sont achetées sur place constituent des produits similaires ou concurrents» auxquels l'article 95 s'applique. La Cour a jugé, selon une jurisprudence constante,

8 — Précité (note 2), point 17.

que cet article est enfreint « lorsque l'imposition frappant le produit importé et celle frappant le produit national similaire sont calculées de façon différente et suivant des modalités différentes aboutissant, ne fût-ce que dans certains cas, à une imposition supérieure du produit importé » [9]. Il en résulte qu'« un système de taxation ne peut être considéré comme compatible avec cette disposition que s'il est établi qu'il est aménagé de façon à exclure en toute hypothèse que les produits importés soient taxés plus lourdement que les produits nationaux et, dès lors, qu'il ne comporte, en aucun cas, des effets discriminatoires » [10].

19. Le critère correct permettant de vérifier la conformité avec l'article 95 dans des circonstances telles que celles du litige principal ressort de l'arrêt Commission/Grèce [11], dans lequel la Cour a explicitement approuvé la comparaison établie par la Commission entre « le montant de la taxe [...] supporté par les voitures d'occasion importées et la part résiduelle de la taxe qui reste incorporée dans les voitures mises en circulation [dans l'État membre d'importation] à l'état neuf avant d'y être revendues ».

20. À ce jour, la Cour n'a pas eu à examiner la méthode de calcul du montant de la taxe résiduelle incorporé dans la valeur des véhicules d'occasion. Cependant, dans ses conclusions dans l'affaire Nunes Tadeu, l'avocat général Jacobs a estimé que, « pour calculer la taxe résiduelle incorporée dans la valeur d'une voiture d'occasion nationale, il est nécessaire de se reporter à sa valeur marchande, en supposant que la diminution du montant de la taxe résiduelle est directement proportionnelle à la valeur de la voiture » [12]. Il a en outre poursuivi: « l'État d'importation n'est pas tenu d'asseoir la taxe sur le prix payé pour la voiture par l'importateur ou sur sa valeur dans l'État d'exportation; il est autorisé à tenir compte de la valeur dans l'État d'importation. Cela résulte de la condition selon laquelle la taxe perçue dans l'État d'importation ne saurait excéder le montant résiduel de la taxe incorporée dans la valeur d'une voiture d'occasion nationale présentant les mêmes caractéristiques. Si l'État d'importation était tenu d'asseoir la taxe sur la valeur inférieure dans l'État d'exportation, non seulement cela préserverait l'avantage concurrentiel éventuel découlant de cette valeur inférieure, mais cela donnerait en outre un avantage fiscal à l'importateur, ce qui serait contraire à la neutralité fiscale » [13].

21. Nous adhérons à cette analyse. Le montant de la taxe résiduelle incorporé dans une voiture d'occasion nationale peut être considéré comme le produit de deux facteurs: le pourcentage de son prix de vente à l'état neuf, représentant la taxe automobile, et sa valeur sur le marché national à la date de l'importation d'un véhicule importé comparable. Le demandeur et la République portugaise sont en désaccord sur la valeur du véhicule en cause à l'état neuf; elle était de 8 450 000 PTE selon le demandeur, alors que la Républi-

9 — Arrêt du 2 avril 1998, Outokumpu (C-213/96, Rec. p. I-1777, point 34).

10 — Arrêt du 23 octobre 1997, Commission/Grèce (C-375/95, Rec. p. I-5981, point 29).

11 — Précité (note 10), point 18.

12 — Affaire précitée (note 3), point 14.

13 — Affaire précitée (note 3), point 18.

que portugaise soutient que sa valeur était en réalité de 10 478 000 PTE. Ils sont également en désaccord sur sa valeur en 1996: selon la République portugaise, la voiture valait 4 600 000 PTE, alors que le demandeur a avancé qu'elle valait 3 330 000 PTE.

22. La jurisprudence a également établi qu'un État membre d'importation est tenu de tenir compte de la dépréciation de la valeur des véhicules d'occasion lorsqu'il détermine le montant de la taxe automobile. Dans son arrêt Commission/Danemark [14], la Cour a censuré l'État membre défendeur pour avoir appliqué aux véhicules d'occasion importés un taux de base de 90 %, limitant donc leur dépréciation à 10 % «quels que soient leur ancienneté ou état d'utilisation». De même, dans son arrêt Nunes Tadeu, la Cour a jugé que, dans la législation portugaise en vigueur à l'époque des faits, le montant de la taxe était «calculé sans prise en compte de la dépréciation réelle du véhicule» [15]. Mais, ni dans ces arrêts ni dans l'arrêt Commission/Grèce [16], la Cour n'a jugé que les autorités nationales étaient tenues d'évaluer la valeur des véhicules d'occasion importés individuellement plutôt que selon des critères généraux et, dans aucun de ces cas, la législation nationale en cause n'avait tenté de tenir compte de la dépréciation autrement que de manière forfaitaire. La Cour a simplement comparé les véhicules d'occasion importés, en tant que catégorie de produits, avec les véhicules d'occasion vendus dans le pays, en tant que catégorie, et elle n'a eu aucune difficulté, dans les circonstances de chaque espèce, à conclure que la discrimination subie par la première catégorie était «manifeste».

23. À notre avis, il ne ressort pas de ces arrêts que l'article 95 exige que les États membres opèrent sur la base d'une évaluation individuelle de la valeur des véhicules d'occasion importés, et donc de la part de taxe résiduelle qui détermine la taxe maximale à laquelle une voiture peut être assujettie à l'importation. Il convient de tenir compte du fait que la taxe sur les voitures neuves, qu'elle soit perçue à l'importation ou lors de la première immatriculation, est calculée en l'espèce sur la base d'un seul élément, la cylindrée, sans qu'il soit tenu compte d'autres caractéristiques, telles que le niveau d'équipement ou la notoriété des différentes marques. De plus, il est notoire que certaines marques se déprécient plus rapidement que d'autres. Peut-être n'existe-t-il pas, en pratique, de critère de comparaison exact reconnu pour la voiture d'occasion importée en question; ainsi que le demandeur l'a fait valoir, la fabrication et le modèle du véhicule, son état d'entretien, son état mécanique et son kilométrage sont autant de facteurs qui affectent la valeur marchande d'une voiture automobile, autant que son âge. En raison de ces différences, la valeur marchande des véhicules d'occasion vendus sur le marché national, et donc la part de la taxe résiduelle dans cette valeur sont, à proprement parler, variables à l'infini. Même si l'importateur pouvait trouver un véhicule identique sur le marché intérieur, il n'existe aucun moyen sûr d'établir de manière certaine sa valeur précise qui, en pratique, est égale au montant que l'acheteur est disposé à payer, et le vendeur disposé à accepter en paiement. Si ce point n'a pas été pleinement développé au cours de la procédure, la remarque du royaume des Pays-

14 — Précité (note 2), point 20.
15 — Précité (note 3), point 20.
16 — Précité (note 10).

Bas selon laquelle des évaluations individuelles seraient elles-mêmes effectuées en utilisant une sorte de tableau nous semble parfaitement plausible.

24. Nous sommes donc d'avis que, en principe, les États membres sont habilités à adopter des critères généraux pour fixer le montant de la taxe due à l'importation de véhicules d'occasion, à condition que ces critères soient de nature à garantir que ce montant n'excède pas, ne serait-ce que dans quelques cas, la taxe résiduelle incorporée dans des véhicules comparables sur le marché national. La reconnaissance par la Cour de l'effet direct de l'article 95, premier alinéa [17], implique qu'un particulier doit pouvoir contester le barème de fixation de la taxe sur son véhicule d'occasion importé. Ajoutons que les difficultés pratiques que les autorités d'un État membre rencontrent pour déterminer précisément la valeur d'une voiture d'occasion ne les empêchent pas de se référer à un argus, reconnu comme tel sur le marché national, indiquant les prix moyens des véhicules d'occasion, sous réserve des conditions établies à l'article 95 qui ont été mentionnées ci-dessus. Du reste, ainsi qu'on l'a déjà relevé, aussi bien le demandeur que la République portugaise ont été en mesure, en l'espèce, de fournir des chiffres — encore que différents — relatifs à la valeur moyenne en 1996, sur le marché portugais, d'une voiture comparable à celle du demandeur.

25. Les cinq questions formulées par le demandeur, pour autant que la Cour doive y répondre, de même que la première question de la juridiction nationale, ont essentiellement pour objet de déterminer si, dans le cas d'espèce, le régime appliqué par les autorités portugaises est conforme à l'article 95 du traité. La République portugaise a exposé que la réduction de la taxe accordée pour les véhicules d'occasion importés n'est pas directement liée à la dépréciation réelle; la réduction est au contraire déterminée suivant une formule qui tient compte d'un certain nombre de facteurs, parmi lesquels l'inflation et un coefficient de dépréciation. Le coefficient de dépréciation est lui-même une moyenne pondérée de facteurs affectant la valeur marchande d'un véhicule d'occasion moyen, supposé être en bon état mécanique, avec un kilométrage correspondant à une distance parcourue ne dépassant pas 15 000 kilomètres par an. Même si, dans l'application du barème, il n'est tenu compte que de l'âge du véhicule et de sa cylindrée, la dépréciation entre donc dans une certaine mesure en ligne de compte dans l'établissement du barème.

26. La République portugaise a soutenu que l'application des barèmes en vigueur à l'époque des faits aboutissait à un taux de dépréciation proche de la dépréciation réelle. De même, la Commission, tout au moins dans ses observations écrites, a estimé que les pourcentages de réduction de la taxe semblaient correspondre à la dépréciation de la valeur réelle des véhicules d'occasion. La république de Finlande et le royaume des Pays-Bas ont fait valoir qu'un État membre pouvait appliquer une table prévoyant la dépréciation annuelle, de sorte que la valeur attribuée à un véhicule d'occasion baisse en fonction de l'âge, selon des données fiables portant sur les prix moyens du marché.

17 — Arrêt du 16 juin 1966, Lütticke (57/65, Rec. p. 293).

27. Le demandeur au principal a soutenu que « l'expérience montre » que les règles en vigueur au Portugal tiennent « manifestement insuffisamment » compte de la dépréciation.

28. L'article 95, tel qu'interprété par la jurisprudence précitée, exige clairement que le montant de la taxe due à l'importation n'excède pas la taxe résiduelle incorporée dans la valeur des véhicules similaires sur le marché national. Il est constant que la taxe résiduelle incorporée dans un véhicule d'occasion national à un moment donné est fonction de sa valeur, laquelle dépend à son tour très étroitement de sa dépréciation. Or, selon la législation portugaise en cause dans le litige principal, la taxe due est fonction de la valeur du véhicule à l'état neuf, diminuée selon un barème décroissant qui, la République portugaise le reconnaît, ne reflète pas entièrement la dépréciation réelle. Par conséquent, le régime portugais ne garantit pas que le montant de la taxe due sur un véhicule importé n'excède pas la taxe résiduelle grevant un véhicule national équivalent, et ce système n'est donc pas de nature « à exclure en toute hypothèse que les produits importés soient taxés plus lourdement que les produits nationaux » [18], comme l'exige l'article 95.

29. Au contraire, les chiffres fournis par la République portugaise en réponse aux questions posées par la Cour semblent montrer que l'application du barème n'excluait pas toute discrimination dans la situation de fait qui a donné lieu au litige principal. En 1996, année où la voiture du demandeur a été importée, la valeur moyenne d'un véhicule comparable de 1991 sur le marché portugais était, selon ces chiffres, de 4 600 000 PTE. Comme on l'a relevé à l'audience, cela représente une dépréciation de 56 % de la valeur du véhicule, alors que la réduction de la taxe n'était que de 41 %. Même si cela n'est pas, en soi, déterminant, l'agent du Portugal a indiqué sans ambiguïté à l'audience que la taxe à l'importation visait à garantir que la valeur d'un véhicule importé soit analogue à celle d'un véhicule sur le marché national, qui a déjà été assujetti à la taxe. Mais, comme la Cour l'a relevé dans son arrêt Nunes Tadeu, « un régime fiscal national qui tendrait à éliminer un avantage concurrentiel des produits importés par rapport aux produits nationaux serait manifestement contraire à l'article 95, qui vise à garantir la parfaite neutralité des impositions intérieures au regard de la concurrence entre produits nationaux et produits importés » [19].

30. Au vu de ce qui précède, nous estimons que, si un État membre n'est pas tenu de déterminer individuellement la valeur des véhicules d'occasion importés, il ne peut appliquer un système qui pourrait aboutir, ne serait-ce que dans quelques cas, à appliquer une taxe à l'importation qui excède le montant de la taxe résiduelle incorporée dans la valeur des voitures d'occasion similaires sur le marché national.

18 — Arrêt Commission/Grèce, précité (note 10), point 29.

19 — Arrêt précité (note 3), point 18.

III — Conclusion

31. À la lumière de ce qui précède, nous proposons à la Cour de répondre aux questions soumises par le Supremo Tribunal Administrativo dans les termes suivants:

« 1) La décision de la Commission de renoncer à une procédure d'infraction n'affecte pas l'obligation, que l'article 177, troisième alinéa, du traité CE impose à une juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, de saisir la Cour d'une question de droit communautaire soulevée dans une affaire pendante devant elle.

2) Les États membres sont habilités à adopter des critères généraux pour déterminer le montant de la taxe automobile due à l'importation des véhicules d'occasion, à condition qu'ils soient de nature à garantir que ce montant n'excède pas, ne serait-ce que dans certains cas, la taxe résiduelle incorporée dans des véhicules comparables sur le marché national. »