YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)
16 päivänä heinäkuuta 1992 *

Asiassa C-343/90,

jonka Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto on saattanut ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen ensin mainitussa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Manuel José Lourenço Dias

vastaan

Director da Alfândega do Porto,

ennakkoratkaisun ETY:n perustamissopimuksen 12 ja 95 artiklan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja R. Joliet sekä tuomarit G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias ja M. Zuleeg,

julkisasiamies: G. Tesauro,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet:

- Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porton yleinen syyttäjä, edustajanaan Isabel Aguiar,

* Oikeudenkäyntikieli: portugali.

- Portugalin hallitus, asiamiehinään Euroopan yhteisöihin liittyviä asioita hoitavan keskusviraston oikeudellisen osaston päällikkö Luís Fernandes ja saman osaston oikeudellinen neuvonantaja Maria Luísa Duarte,

- Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään Hussein A. Kaya, Treasury Solicitor's Department,

- Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen neuvonantaja António Caeiro ja oikeudellisen yksikön virkamies Daniel Calleja Crespo,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

ottaen huomioon Portugalin hallituksen ja komission 20.2.1992 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 31.3.1992 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal) on 18.10.1990 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 16.11.1990, esittänyt kahdeksan ennakkoratkaisukysymystä, jotka koskevat ETY:n perustamissopimuksen niiden määräysten tulkintaa, jotka koskevat vaikutukseltaan tuontitulleja vastaavia maksuja ja syrjiviä sisäisiä veroja, voidakseen arvioida sellaisen järjestelmän yhteensopivuutta yhteisön oikeuden kanssa, jolla ajoneuvoille määrätään vero.

2 Nämä kysymykset on esitetty sellaisen asian yhteydessä, jossa vastakkain ovat Manuel José Lourenço Dias ja Director da Alfândega do Porto (Porton tullijohtaja). Viimeksi mainittu on katsonut Lourenço Diasin muuttaneen tiettyjä ajoneuvon teknisiä ominaisuuksia maksamatta veroa, joka olisi pitänyt muutoksen johdosta maksaa.

3 Kyseisestä verosta säädetään 10.5.1989 annetussa Decreto Lei n:o 152:ssa (Diário da República, I série, n:o 107, 10.5.1989, s. 1858, jäljempänä laki-asetus). Vero koskee periaatteessa kaikkia autoja, olivatpa ne Portugaliin tuotuja tai siellä koottuja tai valmistettuja. Laki-asetuksen 2 pykälän 2 momentissa säädetyn poikkeuksen nojalla niitä ajoneuvoja, joilla on sellaisia ominaisuuksia kuin kiinteä välilevy, jolla erotetaan tavaratila kuljettajalle ja matkustajille varatusta tilasta, ja joiden tavaratila on varustettu lattialla, pidetään "tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettuina kevyinä ajoneuvoina" ja niitä voidaan tuoda Portugaliin verotta.

4 Ennakkoratkaisupyyntöä koskevasta päätöksestä ilmenee, että ajoneuvon, josta on kysymys pääasiassa, on marraskuussa 1989 tuonut Ranskasta Portugaliin portugalilainen yritys Automóveis Citroën SA. Tuontihetkellä ajoneuvo oli varustettu kiinteällä välilevyllä ja tavaratilan lattialla. Tuoja ei näin ollen ole joutunut maksamaan autoveroa.

5 Citroën on 31.12.1989 myynyt ajoneuvon Lourenço Diasin työnantajalle, joka on 2.1.1990 rekisteröinyt sen ensimmäisen kerran luokkaan "paino: kevyt, tyyppi: tavarakuljetus". Muutama kuukausi myöhemmin, heinäkuussa 1990 Lourenço Dias ajoi kyseistä autoa työnantajansa lukuun ja joutui Porton poliisin pysäyttämäksi; poliisi huomasi, että välilevy oli otettu pois. Poliisi arvioi, että kyseisen toimenpiteen vuoksi ajoneuvosta oli tullut laki-asetuksessa tarkoitettu "henkilökuljetukseen tarkoitettu tai monikäyttöinen kevyt ajoneuvo" ja että siitä oli näin ollen kannettava autovero.

6 Laki-asetuksen 1 pykälän 2 momentissa säädetään nimittäin, että autoveroa sovelletaan myös niihin tavarakuljetuksiin tarkoitettuihin kevyisiin ajoneuvoihin, jotka niiden käyttöön ottamisen jälkeen on muunnettu henkilökuljetukseen tarkoitetuiksi ajoneuvoiksi tai sellaisiksi monikäyttöisiksi ajoneuvoiksi, joiden tarkoituksena on henkilö- ja tavarakuljetukset.

7 Director da Alfângeda do Porto on katsonut Lourenço Diasin olevan vastuussa kyseisestä muutoksesta ja määrännyt tälle sakkoa laki-asetuksen 11 pykälässä säädetystä tullipetoksesta sillä perusteella, ettei muutoksia, joita oli tehty ajoneuvon veroluokan määrittävien ominaisuuksien osalta, ollut ilmoitettu.

8 Lourenço Dias on riitauttanut tämän päätöksen ja saattanut asian Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porton käsiteltäväksi pyytäen viimeksi mainittua tuomioistuinta vapauttamaan hänet sakosta.

9 Kyseinen tuomioistuin on katsonut tarpeelliseksi esittää yhteisöjen tuomioistuimelle kahdeksan ennakkoratkaisukysymystä, jotka koskevat ETY:n perustamissopimuksen 12 ja 95 artiklan tulkintaa. Nämä kysymykset ovat sanamuodoltaan seuraavat:

"1) Annetaanko ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä kohdassa Portugalin valtiolle lupa määrätä autovero yhteisöstä tuoduille käytetyille ajoneuvoille ja vapauttaa verosta Portugalista ostetut käytetyt ajoneuvot?

2) Sallitaanko ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklan toisessa kohdassa sellaisen portugalilaisen autoveron soveltaminen, joka perustuu erityisiin veroasteikkoihin siten, että veron määrä kasvaa voimakkaasti tietystä sylinteritilavuudesta alkaen sellaisten ajoneuvojen osalta, joita ei koota eikä valmisteta Portugalissa, siten, että vero koskee ainoastaan tuotuja ajoneuvoja?

3) Sallitaanko ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklassa se, että Portugal varmistaa tai pyrkii varmistamaan sen, että autojen hankinnat sidotaan sellaiseen taloudelliseen malliin, jonka alaan kuuluvat ajoneuvot, joiden sylinteritilavuus on 801 ja 1500 kuutiosenttimetrin välillä, siten, että ajoneuvoille, joilla on kyseinen sylinteritilavuus, myönnetään autoveron alennus?

4) Sallitaanko ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklan toisessa kohdassa se, että tuontiin kohdistuvaa autoveroa koskevat erilaiset veronkantomuodollisuudet ja maksuajat kuin Portugalissa valmistetuista maksettavaa veroa?

5) Sallitaanko 95 artiklan toisessa kohdassa se, että Portugalin valtio asettaa rajoituksen tuotujen ajoneuvojen liikenteelle, muttei minkäänlaista rajoitusta Portugalissa kootuille tai valmistetuille ajoneuvoille siten, että ensiksi mainitut voivat olla liikenteessä ainoastaan enintään 48 tuntia niiden maahantulosta alkaen?

6) Sallitaanko ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklan toisessa kohdassa se, että Portugalin valtio asettaa määräajan ajoneuvon tuontia koskevien asiakirjojen esittämiselle toimivaltaiselle tulliasemalle, vaikkei se aseta määräaikaa vaadittujen tulliasiakirjojen esittämiselle Portugalissa koottujen tai valmistettujen ajoneuvojen osalta?

7) Sallitaanko ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklassa se, että Portugalin valtio vapauttaa autoverosta vanhojen ajoneuvojen tuonnin silloin kun tietyt subjektiiviseen harkintaan liittyvät edellytykset täyttyvät?

8) Jos jäsenvaltio juuri ennen liittymistään ETY:yyn ottaa käyttöön sisäisen maksun, joka kohdistuu paitsi yhteisöstä tuotuihin tuotteisiin myös tuotteisiin, joiden väitetään valmistettavan kyseisessä valtiossa, mutta kyseinen valtio ei valmista kyseisiä tuotteita tai valmistaa niitä niin vähäisiä määriä, ettei niillä ole vähäisintäkään merkitystä markkinoiden kannalta, onko tällöin kyseessä ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklan peitelty rikkominen? Jos näin on, eikö vero ole tällöin vaikutukseltaan tuontitullia vastaava vero, joka on kielletty ETY:n perustamissopimuksen 12 artiklassa?"

10 Pääasiaa koskevia tosiseikkoja, menettelyn kulkua sekä asianosaisten esittämiä huomautuksia koskevat tarkemmat tiedot ilmenevät suullista käsittelyä varten laaditusta kertomuksesta. Oikeudenkäyntiasiakirjojen näitä osia käsitellään jäljempänä vain, mikäli se on tarpeen tuomioistuimen perustelujen selvittämiseksi.

Ennakkoratkaisukysymysten merkityksellisyys

11 Alustavasti on todettava, että kaikki asianosaiset, jotka ovat esittäneet huomautuksia yhteisöjen tuomioistuimelle, ovat saattaneet kyseenalaiseksi esitettyjen ennakkoratkaisukysymysten tai osan niistä merkityksellisyyden kansallisen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetun asian ratkaisemisen kannalta.

12 Erityisesti Portugalin hallitus väittää, että pääasian kohteena oleva varsinainen asia sellaisena kuin se on saatettu kansallisen tuomioistuimen käsiteltäväksi koskee sitä erottelua, joka kansallisessa verojärjestelmässä tehdään "henkilökuljetuksiin tarkoitettujen tai monikäyttöisten kevyiden ajoneuvojen" ja "tavarakuljetuksiin tarkoitettujen kevyiden ajoneuvojen" välillä, ja ettei yksikään esitetyistä kysymyksistä liity tähän erotteluun.

13 Tältä osin on muistettava tietyt periaatteet, jotka koskevat yhteisöjen tuomioistuimelle perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla kuuluvaa toimivaltaa, ja täsmennettävä niitä.

14 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä (ks. tässä asiassa ensiksi asia 16/65, Schwarze, tuomio 1.12.1965, Kok. 1965, s. 1081 ja viimeksi asia C-147/91, Ferrer Laderer, tuomio 25.6.1992, Kok. 1992, s. I-4097, 6 kohta) seuraa ensinnäkin, että perustamissopimuksen 177 artiklassa säännelty menettely on yhteisöjen tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisen yhteistyön väline.

15 Yhtä lailla vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan (ks. tässä asiassa ensiksi asia 83/78,Pigs Marketing Board, tuomio 29.11.1978, Kok. 1978, s. 2347, 25 kohta ja viimeksi asia C-186/90, Durighello, tuomio 28.11.1991, Kok. 1991, s. I-5773, 8 kohta) tässä yhteistyössä kansallinen tuomioistuin, jolla yksin on välitöntä tietoa asiaan liittyvistä tosiseikoista, voi asian erityispiirteet huomioon ottaen arvioida parhaiten, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi.

16 Tästä seuraa, että silloin kun kansallisen tuomioistuimen esittämät kysymykset koskevat yhteisön oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkintaa, yhteisöjen tuomioistuin on periaatteessa velvollinen antamaan asiassa ratkaisun (katso asiassa C-231/89, Gmurzynska, 8.11.1990 annettu tuomio, 20 kohta, Kok. 1990, s. I-4003).

17 Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin 16.12.1981 asiassa Foglia antamansa tuomion (asia 244/80, Kok. 1981, s. 3045) 21 kohdassa todennut, että yhteisöjen tuomioistuimen asiana on tutkia ne olosuhteet, joissa asia on saatettu sen käsiteltäväksi, jotta se voisi arvioida, onko se toimivaltainen. Se yhteistyön henki, jonka on vallittava ennakkoratkaisumenettelyn yhteydessä, merkitsee myös sitä, että kansallinen tuomioistuin omalta osaltaan ottaa huomioon sen, että yhteisöjen tuomioistuimen tehtävänä on myötävaikuttaa lainkäyttöön jäsenvaltioissa eikä antaa neuvoa-antavia lausuntoja yleisluonteisista tai hypoteettisista kysymyksistä (ks. em. asia, Foglia, tuomio 16.12.1981, 18 ja 20 kohta, sekä asia 149/82, Robards, tuomio 3.2.1983, Kok. 1983, s. 171, 19 kohta).

18 Tämän tehtävän huomioon ottaen yhteisöjen tuomioistuin katsoo, ettei se voi ratkaista kansallisessa tuomioistuimessa esille tullutta ennakkoratkaisukysymystä erityisesti silloin, kun pyydetty tulkinta koskee sellaisia säädöksiä, päätöksiä tai muita toimia, joita yhteisöjen toimielimet eivät vielä ole toteuttaneet (ks. asia 93/78, Mattheus, tuomio 22.11.1978, Kok. 1978, s. 2203, 8 kohta), kun asian käsittely ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa on jo päättynyt (ks. asia 338/85, Pardini, tuomio 21.4.1988, Kok. 1988, s. 2041, 11 kohta) tai kun kansallisen tuomioistuimen pyytämällä

yhteisön oikeuden tulkinnalla tai yhteisön oikeussäännön pätevyyden tutkimisella ei ole mitään yhteyttä pääasian tosiseikkoihin tai kohteeseen (ks. asia 126/80, Salonia, tuomio 16.6.1981, Kok. 1981, s. 1563, 6 kohta ja tästä asiasta viimeksi em. asia, Durighello, tuomio 28.11.1991, 9 kohta).

19 On toisaalta muistettava, että jotta yhteisöjen tuomioistuin voisi antaa hyödyllisen yhteisön oikeuden tulkinnan, on tarkoituksenmukaista, että ennen ennakkoratkaisupyynnön tekemistä kansallinen tuomioistuin selvittää asiaan liittyvät tosiseikat ja ratkaisee puhtaasti kansallista oikeutta koskevat ongelmat (ks. yhdistetyt asiat 36/80 ja 71/80, Irish Creamery Milk Suppliers Association, tuomio 10.3.1981, Kok. 1981, s. 735, 6 kohta). Samoin on välttämätöntä, että kansallinen tuomioistuin selittää, minkä vuoksi se katsoo asian ratkaisemisen vaativan vastausta sen esittämiin kysymyksiin (ks. ensiksi em. asia Foglia, tuomio 16.12.1981, 17 kohta ja viimeksi yhdistetyt asiat 98/85, 162/85 ja 258/85, Bertini, tuomio 12.6.1986, Kok. 1986, s. 1885, 6 kohta).

20 Kun yhteisöjen tuomioistuimella on tiedossaan kyseiset seikat, se voi tarkistaa, onko yhteisön oikeuden tulkinnalla, jota on pyydetty, yhteys pääasian tosiseikkoihin ja kohteeseen. Jos ilmenisi, että esitetty kysymys ei ilmeisestikään ole merkityksellinen kyseisen riidan ratkaisemisen kannalta, yhteisöjen tuomioistuimen on todettava, ettei kysymystä ole ratkaistava.

21 Niitä huomautuksia, joissa väitetään, ettei yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyillä ennakkoratkaisukysymyksillä ole mitään yhteyttä tässä yksittäistapauksessa ja että kansallisen tuomioistuimen olisi ratkaistava konkreettinen asia, on tutkittava edellä esitettyjen suuntaviivojen valossa.

22 Tältä osin on otettava huomioon kolme seikkaa. Ensinnäkin kansallisen tuomioistuimen itsensä toimittamien asiakirjojen ja yleisen syyttäjän huomautusten liitteenä olevan asiakirjan tarkastelusta ilmenee, että ajoneuvo, jonka muuttaminen on pääasian taustalla, on uusi auto, joka on valmistettu ja hankittu vuonna 1989 ja sylinteritilavuudeltaan 1 360 kuutiosenttimetriä. Toiseksi, Portugalin hallitus on kansallisen oikeuden osalta suullisen käsittelyn aikana ilmoittanut yhteisöjen tuomioistuimelle, että koska riidanalainen välilevy oli asennettu uudelleen paikalleen sen jälkeen kun sen poistaminen oli todettu, autoveroa ei olisi maksettava ja kansallisen tuomioistuimen olisi ainoastaan määriteltävä maksettavan sakon määrä; sakon oikeudellinen perusta on muissa lain säännöksissä kuin laki-asetuksessa. Kolmanneksi, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ilmaisee epäilyksensä sen suhteen, ovatko tietyt laki-asetuksen säännökset yhteen sopivia yhteisön oikeuden kanssa, mutta jättää ilmoittamatta yhteisöjen tuomioistuimelle sen, kuinka

kyseisiä säännöksiä olisi sovellettava sen käsiteltäväksi saatetun asian yhteydessä.

23 Nämä näkökohdat huomioon ottaen on tutkittava ensiksi ensimmäistä, kolmatta, neljättä, viidettä, kuudetta ja seitsemättä kysymystä.

Tuotuja käytettyjä autoja ja Portugalissa rekisteröityjä käytettyjä autoja koskevaan verojärjestelmään liittyvä kysymys

24 Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin kysyy, kielletäänkö perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä alakohdassa jäsenvaltiota kohdistamasta autoveroa muista jäsenvaltioista tuotuihin autoihin silloin kun kyseistä veroa ei kohdisteta niihin käytettyihin autoihin, jotka olivat uusia kun ne tuotiin maahan tai jotka on alunperin koottu tai valmistettu Portugalissa.

25 Tältä osin riittää sen muistaminen, että pääasian taustalla oleva auto on tuotu maahan ja hankittu uutena.

Sylinteritilavuudeltaan tietyn suuruisten autojen ostamista suosivia veronalennuksia koskeva kysymys

26 Kolmannella kysymyksellä kansallinen tuomioistuin kysyy, kielletäänkö 95 artiklassa suosimasta veron määrään kohdistuvia alennuksia käyttämällä sellaisten autojen ostamista, joiden sylinteritilavuus on 801 ja 1 500 kuutiosenttimetrin välillä, sylinteritilavuudeltaan suurempien ajoneuvojen vahingoksi.

27 Tämä kysymys koskee laki-asetukseen liitteenä oleva veroasteikkoa.

28 Vaikka Lourenço Diasin auto ei olisi saanut hyväkseen "tavarakuljetuksiin tarkoitettujen kevyiden ajoneuvojen" ryhmälle kuuluvaa vapautusta, sen hyväksi olisi myönnetty veronalennus, koska sen sylinteritilavuus oli 1 360 kuutiosenttimetriä.

Kysymys, joka koskee autoveron toisistaan poikkeavia maksuaikoja sen mukaan, onko kyse tuoduista vai kotimaassa valmistetuista autoista

29 Neljännellä kysymyksellä kansallinen tuomioistuin kysyy, kielletäänkö perustamissopimuksen 95 artiklan toisessa kohdassa jäsenvaltiota säätämästä toisistaan poikkeavia autoveron maksuaikoja ja erilaisia veronkantomenettelyjä sen mukaan, onko kyse tuoduista vai kotimaassa valmistetuista autoista.

30 Tämä kysymys liittyy laki-asetuksen 4 pykälään, jossa säädetään, että Portugalissa koottujen tai sinne jo koottuina tuotujen ajoneuvojen osalta, jotka on tarkoitettu valtion rajojen sisällä tapahtuvaan käyttöön, vero on maksettava tullivelkaa ja tuontitullien lykkäämistä koskevien yleisten sääntöjen mukaisesti. Samassa pykälässä säädetään, että silloin kun on kyse ajoneuvoista, jotka on valmistettu Portugalissa kotimaisista tai sellaisiin rinnastettavista osista ja jotka on 1 pykälän 2 momentissa tarkoitetulla tavalla muunnettu, veron määrän arviointia ja maksamista koskeva hakemus tehdään asianomaiseen tullipiiriin autoveroa koskevan lomakkeen pohjalta.

31 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tekee tästä sen päätelmän, että tuotujen autojen osalta autoveron maksamisen on periaatteessa tullivelkaan perustuvien tuonti- tai vientitullien määrien kirjaamisesta tileihin ja niiden maksamisen edellytyksistä 14.6.1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1854/89 8 artiklan mukaisesti tapahduttava kymmenen päivän kuluessa maksettavaksi tulevan veron määrän tiedoksi antamisesta. Kyseisen tuomioistuimen mukaan maassa valmistettujen autojen osalta maksuaikaa ei ole.

32 Kuten Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus perustellusti toteaa, tällä kysymyksellä ei ole merkitystä pääasian ratkaisemisen kannalta: tässä asiassa kyseessä oleva ajoneuvo on tuotu maahan autoverosta vapaana kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Tuojaa ei näin ollen ole syrjitty tuontihetkellä. Edellä mainitun laki-asetuksen 4 pykälän mukaan vero tulee pakolliseksi vasta 1 pykälän 2 momentissa tarkoitetun auton muuntamisen jälkeen. Veron määrä on tuolloin arvioitava ja maksettava samoin edellytyksin kuin niiden ajoneuvojen osalta, jotka on valmistettu Portugalissa kotimaisista tai sellaisiin rinnastettavista osista.

Ulkomailla rekisteröityjen ja lopullisesti maahan tuotaviksi tarkoitettujen autojen liikenteessä oloa koskevan määräajan rajoittamista koskeva kysymys

33 Viidennellä kysymyksellä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy, kielletäänkö 95 artiklan toisessa kohdassa jäsenvaltiota rajoittamasta tuotujen autojen liikenteessä olo 48 tuntiin niiden Portugaliin tulosta alkaen, kun taas Portugalissa koottuihin tai valmistettuihin ajoneuvoihin ei kohdisteta minkäänlaista rajoitusta.

34 Ennakkoratkaisupyyntöä koskevasta päätöksestä ilmenee, että tällä kysymyksellä tarkoitetaan laki-asetuksen 5 pykälän 1 momenttia. Momentissa säädetään, että ulkomailla rekisteröidyt ajoneuvot, jotka on tarkoitettu lopullisesti maahan tuotaviksi ja joiden omistajilla on kotipaikka valtion alueella, voivat olla liikenteessä ainoastaan 48 tunnin ajan niiden Portugaliin tulosta alkaen.

35 Kuten ennakkoratkaisupyyntöä koskevassa päätöksessä itsessäänkin todetaan, tässä asiassa kyseessä oleva auto on kuitenkin rekisteröity ensimmäisen kerran Portugalissa. Siihen ei näin ollen ole koskaan kohdistettu laki-asetuksen 5 pykälän 1 momentissa säädettyjä liikenteessä oloa koskevia rajoituksia.

Tuotuja autoja ja Portugalissa koottuja autoja koskevia erilaisia tullimuodollisuuksia koskeva kysymys

36 Kuudennella kysymyksellä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy, kielletäänkö 95 artiklassa jäsenvaltiota määräämästä määräaikoja tiettyjen tullimuodollisuuksien, jotka koskevat autojen tuontia, täyttämistä varten silloin kun kotimainen tuotanto on tällaisista muodollisuuksista vapautettu.

37 Tämä kysymys liittyy laki-asetuksen 5 pykälän 2 momenttiin, jossa säädetään, että asiakirjat, jotka koskevat ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen lopullista maahan tuontia, on esitettävä tulliviranomaisille 60 päivän pituisen määräajan kuluessa niiden Portugaliin tulosta alkaen.

38 On todettava, että laki-asetuksen 5 pykälän 2 momenttiin sisältyvä mahdollinen syrjintä koskee ainoastaan autoja, jotka on jo rekisteröity ulkomailla. Kuten jo edellä on todettu, oikeudenkäynti, joka on vireillä ennakkoratkaisua

pyytäneessä tuomioistuimessa, koskee ajoneuvoa, joka on rekisteröity ensimmäisen kerran Portugalissa.

Vanhojen autojen vapauttamista koskeva kysymys

39 Seitsemännellä kysymyksellä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy, kielletäänkö 95 artiklassa jäsenvaltiota vapauttamasta vanhojen autojen tuontia verosta silloin kun muut autot eivät saa tätä etua hyväkseen.

40 Tämä kysymys koskee laki-asetuksen 9 pykälää, jossa sallitaan verovapaa maahantuonti sellaisten autojen osalta, jotka on valmistettu viimeistään vuoden 1950 aikana edellyttäen, että niillä on merkitystä kansallisen kulttuuriperinnön näkökulmasta.

41 Tältä osin on muistettava, että tässä asiassa kysymyksessä oleva auto on valmistettu vuonna 1989.

42 Ottaen huomioon edellä esitetyt seikat ei ole syytä vastata ensimmäiseen, kolmanteen, neljänteen, viidenteen, kuudenteen ja seitsemänteen kysymykseen, koska on ilmeistä, ettei niillä ole mitään yhteyttä pääasian todellisuuteen.

Kysymys, joka koskee veroasteikon progressiivisuuden murtumista tietystä sylinteritilavuudesta alkaen

43 Toisella kysymyksellä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään, kielletäänkö 95 artiklan toisessa kohdassa kohdistamasta autoihin, joiden sylinteritilavuus ylittää tietyn tilavuuden, autoveroa, jonka määrä on useita kertoja suurempi kuin se progressiivinen vero, joka on maksettava autoista, joiden sylinteritilavuus on kyseistä tilavuutta pienempi, silloin kun ne autot, joita korkeampi vero koskee, ovat kaikki erityisesti muista jäsenvaltioista maahan tuotuja autoja.

44 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin selittää tältä osin, että laki-asetuksen liitteenä olevassa veroasteikossa autovero on melkein kolme kertaa korkeampi niille autoille, joiden sylinteritilavuus on 1751 kuutiosenttimetriä, kuin niille autoille, joiden sylinteritilavuus on 1750 kuutiosenttimetriä. Tuomiois-

tuin tiedustelee, eikö Portugalin hallitus näin ollen kohdistanut muista jäsenvaltioista tuotuihin ajoneuvoihin sellaisen sisäisen veron, joka on omiaan välillisesti suojelemaan kansallista autoteollisuutta, jonka osalta tuomioistuin vahvistaa, että Portugalissa valmistetaan ainoastaan sylinteritilavuudeltaan pieniä autoja.

45 Kuten edellä on todettu, pääasiassa kyseessä olevan auton sylinteritilavuus on 1 360 kuutiosenttimetriä. Riippumatta siitä, onko autovero lopullisesti kannettavissa, tämä sulkee joka tapauksessa pois korkeamman veroasteen soveltamisen, mikä tapahtuu niiden ajoneuvojen osalta, joiden sylinteritilavuus ylittää 1 750 kuutiosenttimetriä. Näin ollen se, että viimeksi mainitut ajoneuvot ovat mahdollisesti syrjinnän kohteena, ei loukkaa Lourenço Diasta tai hänen yritystään. Tilanne on tältä osin eri kuin siinä asiayhteydessä, johon yhteisöjen tuomioistuin joutui ottamaan kantaa 9.5.1985 antamassaan tuomiossa (asia 112/84, Humblot, Kok. 1985, s. 1367), 17.9.1987 antamassaan tuomiossa (asia 433/85, Feldain, Kok. 1987, s. 3521) ja 29.6.1988 antamassaan tuomiossa (asia 240/87, Deville, Kok. 1988, s. 3513), joissa pääasiat koskivat ylimääräistä veroa, joita kantajat joutuivat maksamaan sen vuoksi, että heidän autojensa sylinteritilavuus oli suuri.

46 Esittämällä tällä tavalla epäilyksiä laki-asetuksen mainittujen kohtien yhteensopivuudesta 95 artiklan kanssa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko koko kyseistä verojärjestelmää pidettävä syrjivänä, kun sen tietyt osat tai soveltamistavat ovat syrjiviä.

47 Tältä osin on todettava, että useimmissa jäsenvaltioissa verojärjestelmille ovat ominaisia suuret erot sen suhteen, mitä tuotteita verotetaan ja mitkä tuotteet saavat hyväkseen vapautuksia tai vähennyksiä.

48 Se, että tietyt tuoteryhmät voivat olla syrjinnän kohteena, ei tee sellaisista sisäisistä veroista, jotka kohdistuvat muihin tuoteryhmiin, yhteisön oikeuden vastaisia, mikäli näitä veroja itsessään sovelletaan syrjimättömällä tavalla. Tiettyjen tuotteiden syrjinnällä ei ole välttämättä sellaista vaikutusta, että koko verojärjestelmästä tulisi yhteisön oikeuden kanssa yhteensopimaton (syrjinnästä julkishallinnon virkoihin pääsyä koskevan järjestelmän osalta ks. asia C-355, Barr ja Montrose, tuomio 3.7.1991, Kok. 1991, s. I-3479, 19 kohta).

49 Kansalliselle tuomioistuimelle on näin ollen vastattava, että silloin kun sisäisiä veroja koskevien järjestelmien tietyt osat tai soveltamistavat ovat syrjiviä ja siten perustamissopimuksen 95 artiklan perusteella kiellettyjä, sitä

verojärjestelmää, johon edellä mainitut osat tai soveltamistavat kuuluvat, ei kuitenkaan ole kokonaisuudessaan pidettävä yhteensopimattomana kyseisen artiklan kanssa.

Perustamissopimuksen 12 ja 95 artiklan rikkomista koskeva kysymys

50 Kahdeksannella kysymyksellä kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko autoihin kohdistettua veroa samankaltaisten kansallisten tuotteiden puuttuessa pidettävä tullia vaikutukseltaan vastaavana verona, joka on kielletty perustamissopimuksen 12 artiklassa.

51 Tältä osin on todettava, että kansallinen tuomioistuin ainoastaan esittää epäilyksiään, koska se ilmoittaa, ettei sillä ole taloutta koskevia tietoja, joiden avulla sen olisi mahdollista tuntea tarkasti Portugalin autosektoria.

52 On kuitenkin huomautettava, että vastauksena yhteisöjen tuomioistuimen esittämään kysymykseen Portugalin hallitus on toimittanut yhteisöjen tuomioistuimelle tilastotietoja, joista ilmenee, että Porrtugalissa on hyvinkin autoteollisuutta, joka lisäksi ei ole rajoittanut tuotantoaan sylinteritilavuudeltaan pieniin ajoneuvoihin.

53 Oikeuskäytännöstä (asia 193/85, Co-Frutta, tuomio 7.5.1987, Kok. 1987, s. 2085, 14 kohta) seuraa kuitenkin, että kulutusveroksi kutsuttu vero, joka kannetaan sekä maahan tuoduista että kotimaisista tuotteista, mutta joka tosiasiallisesti kohdistuu lähes yksinomaan maahan tuotuihin tuotteisiin, koska kotimainen tuotanto on äärimmäisen vähäistä, ei ole ETY:n perustamissopimuksen 9 ja 12 artiklan mukainen vaikutukseltaan tuontitullia vastaava maksu, jos se kuuluu yleiseen sisäisten verojen järjestelmään, johon tuoteryhmät järjestelmällisesti kuuluvat objektiivisin perustein, joita sovelletaan tuotteiden alkuperästä riippumatta. Vero on näin ollen luonteeltaan 95 artiklassa tarkoitettu sisäinen vero.

54 Autovero, jota sovelletaan erotuksetta yhtä lailla Portugalissa koottuihin ja valmistettuihin autoihin kuin tuotuihinkin autoihin, niin uusiin kuin käytettyihinkin, on osa tällaista yleistä sellaisten sisäisten verojen järjestelmää, jotka kohdistetaan tuoteryhmiin objektiivisten kriteerien, tässä tapauksessa sylinteritilavuuden perusteella.

55 Kansalliselle tuomioistuimelle on näin ollen vastattava, että autoveroa, jota sovelletaan erotuksetta ajoneuvoihin, jotka on koottu tai valmistettu siinä jäsenvaltiossa, jossa ne ostetaan, ja maahantuotuihin ajoneuvoihin, niin uusiin kuin käytettyihinkin, ei voida pitää ETY:n perustamissopimuksen 12 artiklassa kiellettynä tuontitullia vaikutukseltaan vastaavana maksuna.

Oikeudenkäyntikulut

56 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Portugalin ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksille sekä Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikuluista.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on ratkaissut Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porton 18.10.1990 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

1) **Silloin kun sisäisiä veroja koskevien järjestelmien tietyt osat tai soveltamistavat ovat syrjiviä ja siten perustamissopimuksen 95 artiklan perusteella kiellettyjä, sitä verojärjestelmää, johon edellä mainitut osat tai soveltamistavat kuuluvat, ei kuitenkaan ole kokonaisuudessaan pidettävä yhteensopimattomana kyseisen artiklan kanssa.**

2) **Kansalliselle tuomioistuimelle on näin ollen vastattava, että autoveroa, jota sovelletaan erotuksetta ajoneuvoihin, jotka on koottu tai valmistettu siinä jäsenvaltiossa, jossa ne ostetaan, ja maahantuotuihin ajoneuvoihin, niin uusiin kuin käytettyihinkin, ei voida pitää ETY:n perustamissopimuksen 12 artiklassa kiellettynä tuontitullia vaikutukseltaan vastaavana maksuna.**

Joliet Mancini

Moitinho de Almeida Rodríguez Iglesias Zuleeg

Julistettiin Luxemburgissa 16 päivänä heinäkuuta 1992.

J.-G. Giraud
kirjaaja

R. Joliet
viidennen jaoston puheenjohtaja