

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

16 юли 1992 година*

„Тълкуване на членове 12 и 95 от Договора за ЕИО - Данък моторни превозни средства”

По дело С-343/90

с предмет преюдициално запитване, отправено до Съда, на основание член 177 от Договора за ЕИО от Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Португалия) в производството, висящо пред този съд между

Manuel José Lourenço Dias

и

Director da Alfândega do Porto

относно тълкуването на членове 12 и 95 от Договора за ЕИО,

СЪДЪТ (пети състав),

в състав: г-н R. Joliet, председател на състав, г-н G. F. Mancini, г-н J. C. Moitinho de Almeida, г-н G. C. Rodríguez Iglesias и г-н M. Zuleeg, съдии,

генерален адвокат: г-н G. Tesauero,

секретар: г-н H. A. Rühl, главен администратор,

като взе предвид писмените становища, представени:

– за Прокуратурата пред Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto, от г-жа Isabel Aguiar;

– за португалското правителство, от г-н Luís Fernandes, директор на правната служба на генералната дирекция на Европейските общности, и г-жа Maria Luísa Duarte, правен съветник в правната служба на генералната дирекция на Европейските общности;

– за правителството на Обединеното кралство, от г-н Hussein A. Kaуа, от Treasury Solicitor' s Department, в качеството на представител;

– за Комисията на Европейските общности, от г-н António Casеiro, правен съветник, и г-н Daniel Calleja Crespo, от нейната правна служба, в качеството на представители,

предвид доклада от съдебното заседание,

* Език на производството: португалски.

след като изслуша устните становища на португалското правителство и на Комисията, представени на съдебното заседание от 20 февруари 1992 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено на съдебното заседание от 31 март 1992 г.,

постанови настоящото

Решение

1. С Определение от 18 октомври 1990 г., получено в Съда на 16 ноември същата година, Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Португалия) поставя по силата на член 177 от Договора за ЕИО осем преюдициални въпроса относно тълкуването на разпоредбите на Договора за ЕИО относно данъците, които имат равностоен на митнически налози ефект спрямо вноса и дискриминационно вътрешно данъчно облагане, с оглед оценката на съвместимостта с правото на Общността на националното законодателство, с което се налага автомобилен данък.

2. Тези въпроси възникват в рамките на спор между г-н Manuel José Lourenço Dias и Director da Alfândega do Porto (Директора на митницата на Порто). Последният обвинява г-н Lourenço Dias в изменение на някои от техническите характеристики на моторно превозно средство, без да заплати данъка, който поражда подобно изменение.

3. Въпросният данък е въведен с Указ № 152 от 10 май 1989 г. (Diário da República, series I, № 107, от 10 май 1989 г., стр. 1858, наричан по-нататък „указът“). По принцип той се налага върху всички моторни превозни средства, независимо дали са внесени в Португалия или са сглобени или произведени на място. При все това, съгласно изключение, предвидено в член 2, параграф 2 от указа, превозни средства с характеристики, като фиксирана преграда, която изцяло отделя купето за шофьора и пътниците от пространството, предназначено за стоки, като багажникът има непрекъсната настилка, се приемат за „лекотоварни превозни средства“ и могат да се внасят в Португалия, освободени от този данък.

4. Определението за препращане на въпросите показва, че разглежданото в главното производство превозно средство е внесено в Португалия от Франция през м. ноември 1989 г. от Automóveis Citroën SA, дружество, учредено съгласно португалското право. По това време, превозното средство разполага с фиксирана преграда и непрекъсната настилка. Следователно, вносителят не заплаща автомобилен данък.

5. На 31 декември 1989 г., Automóveis Citroën SA продава превозното средство на работодателя на г-н Lourenço Dias, който регистрира същото за първи път на 2 януари 1990 г. като „леко превозно средство, тип: товарно“. Няколко месеца по-късно през м. юли 1990 г., г-н Lourenço Dias, който управлява превозното средство вместо своя работодател, е спрял от полицията на Порто, която установява, че разделителната преграда е премахната. Полицията приема, че вследствие на това превозното средство се е превърнало, съгласно указа, в „леко

моторно превозно средство за пътници или за многофункционална употреба” и, че следователно автомобилният данък трябва да бъде платен.

6. Член 1, параграф 2 от указа предвижда, че автомобилният данък трябва да се налага и върху лекотоварни превозни средства, които, след пускане в движение са превърнати в пътнически превозни средства или в многофункционални пътнически и товарни превозни средства.

7. Director da Alfândega do Porto счита г-н Lourenço Dias за отговорен за промяната и налага глоба на същия за митническа измама в нарушение на член 11 от указа, поради факта че не са заявени промените в характеристиките, които определят данъчната категоризация на превозното средство.

8. Г-н Lourenço Dias оспорва това твърдение и завежда дело пред Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto, в което той иска да бъде освободен от глобата.

9. Упоменатият съдебен орган намира за необходимо да постави на Съда за осем преюдициални въпроса относно тълкуването на членове 12 и 95 от Договора за ЕИО. Въпросите имат следното съдържание:

„1) Разрешава ли член 95, алинея първа от Договора за ЕИО на Португалската държава да налага автомобилен данък спрямо употребявани превозни средства, внесени от Общността, като същевременно освобождава от данъка употребявани превозни средства, закупени в Португалия?

2) Разрешава ли член 95, алинея втора от Договора за ЕИО прилагането въз основа на таблица със специални ставки на португалския автомобилен данък, които рязко нарастват, считано от специфичния работен обем на превозни средства, които не са сглобени, нито произведени в Португалия по такъв начин, че да засегне изключително тези, които са внесени?

3) Позволява ли член 95 от Договора за ЕИО на Португалия да установи или опитва да установи покупката на моторни превозни средства в икономически модел, който обхваща превозни средства с работен обем между 801 и 1 500 cm³ с предоставяне на намаление на автомобилния данък за такива, които имат подобен работен обем ?

4) Позволява ли член 95 от Договора за ЕИО данъкът върху внесени моторни превозни средства да се различава по отношение на начина на неговото събиране и срокове за плащането, от автомобилния данък за превозни средства, произведени в Португалия?

5) Позволява ли член 95, алинея втора от Договора за ЕИО Португалската държава да налага ограничение спрямо движението на внесените превозни средства, без да налага подобно ограничение спрямо превозни средства, сглобени или произведени в Португалия, като се има предвид факта, че внесените превозни средства не могат да се движат по-дълго от 48 часа след техния внос в страната?

6) Позволява ли член 95, алинея втора от Договора за ЕИО на Португалската държава да налага срок за предаване на компетентните митнически органи на документите във връзка с вноса на превозни средства, без да се предвиди срок за предаване на съответните митнически документи в случай на превозни средства, сглобени или произведени в Португалия?

7) Позволява ли член 95 от Договора за ЕИО на португалската държава да освобождава от автомобилен данък моторни превозни средства, произведени отдавна, при условие че са изпълнени някои условия, които включват субективна оценка?

8) Ако в навечерието на своето присъединяване към Европейската икономическа общност, държава-членка налага вътрешен данък върху специфични потребителски стоки, който се налага не само върху внесени от Общността продукти, но и върху продукти, които са предполагаемо произведени в тази държава, но които всъщност не са произведени в тази държава или, ако са, то произведените количества са толкова малки, че не оказват влияние върху пазара, няма ли скрито и прикрито нарушение на член 95 от Договора за ЕИО? Не сме ли изправени пред налог, който има равностойно на митнически налог действие, което противоречи на член 12 от Договора за ЕИО?”

10. За по-широко изложение на фактите по спора, на хода на производството и на писмените становища на страните се прави препратка към доклада от съдебното заседание. По-нататък тези елементи от преписката се упоменават единствено в необходимата степен по преценка на Съда.

По значимостта на преюдициалните въпроси

11. Предварително трябва да се отбележи, че всички страни, които са представили становища пред Съда, имат съмнение относно важността на въпросите, или поне на някои от тях, за целите на решаването на делото пред националния съд.

12. Португалското правителство твърди, че единствената основа за същинския спор пред националния съд е разграничението, което се прави от националната данъчна система между „леки моторни превозни средства за пътници или за многофункционална употреба” и „леки моторни превозни средства за товари”, и че никой от поставените въпроси няма връзка с това разграничение.

13. В това отношение е необходимо да се повторят и изяснят известен брой принципи, които се отнасят до компетенцията на Съда съгласно член 177 от Договора.

14. Съгласно установената съдебна практика (вж. на първо място, Решение от 1 декември 1965 г. по дело *Schwarze*, 16/65, *Recueil*, стр. 877 и, по-наскоро, Решение от 25 юни 1992 г. по дело *Ferrer Laderer*, C-147/91, *Recueil*, стр. I-4097, точка б), процедурата, предвидена в член 177 на Договора е инструмент за сътрудничество между Съда и националните съдилища.

15. Също съгласно установената съдебна практика (вж. на първо място, Решение от 29 ноември 1978 г. по дело Pigs Marketing Board, 83/78, Recueil, стр. 2347, точка 25, и, на последно място, Решение от 28 ноември 1991 г. дело Durighello, C-186/90, Recueil, стр. I-5773, точка 8), че в рамките на това сътрудничество, националният съдия, който единствен пряко познава фактите по делото, е в най-добро положение да оцени, предвид особеностите на делото, дали е необходимо преюдициално решение, за да подпомогне да произнесе своето решение.

16. Следователно, тъй като повдигнатите от националният съд въпроси касаят тълкуването на разпоредба на правото на Общността, Съдът по принцип е длъжен да реши (вж. Решение от 8 ноември 1990 г. по дело Gmurzynska, C-231/89, Recueil, стр. I-4003, точка 20).

17. При все това, в Решение от 16 декември 1981 г. по дело Foglia, 244/80, Recueil, стр. 3045, точка 21, Съдът постановява, че за да определи своята компетенция, той трябва да анализира условията, при които националният съд е препратил делото. Духът на сътрудничество, който трябва да преобладава в процедурата за препращане изисква националният съд да има предвид поверената на Съда функция да допринесе за правораздаването в държавите-членки, а не да дава мнения по общи и хипотетични въпроси (упоменатото по-горе Решение от 16 декември 1981 г. по дело Foglia, точки 18 и 20, и Решение от 3 февруари 1983 г. по дело Robards, 149/82, Recueil, стр. 171, точка 19).

18. С оглед на тази задача, Съдът счита, че не може да се произнесе по преюдициален въпрос, поставен от национален съд, особено когато се иска тълкуване на все още неприети от институциите на Общността мерки (вж. Решение от 22 ноември 1978 г. по дело Mattheus, 93/78, Recueil, стр. 2203, точка 8), докато производството пред препращащия съд приключи (вж. дело Pardini 338/85, Recueil, стр. 2041, точка 11) или тълкуването на правото на Общността или преценката на действителността на дадено правило от правото на Общността, поискано от националният съд няма връзка с действителността или с предмета на спора по главното производство (дело Решение от 16 юни 1981 г. по дело Salonia, 126/80, Recueil, стр. 1563, точка 6, и на последно място, упоменатото по-горе Решение от 28 ноември 1991 г. по дело Durighello, точка 9).

19. Също така трябва да се припомни, че за да се подпомогне Съда да представи полезно тълкуване на правото на Общността, е уместно преди да се направи препращането до Съда, националният съд да установи фактите по делото и да уреди въпросите от чисто вътрешно правно естество (вж. Решение от 10 март 1981 г. по съединени дела Irish Creamery Milk Suppliers Association, 36 и 71/80, Recueil, стр. 735, точка 6). По същата причина е необходимо националният съд да обясни причините, поради които той смята, че отговорът на неговите въпроси е нужен за решаването на спора (вж. на първо място, упоменатото по-горе Решение от 16 ноември 1981 г. по дело Foglia, точка 17, и, на последно място, Решение от 12 юни 1986 г. по съединени дела Bertini 98, 162 и 258/85, Recueil, стр. 1885, точка 6).

20. Като разполага с тази информация Съдът е в състояние да провери дали поисканото тълкуване на правото на Общността има връзка със реалното и

предмета на основното производство. Ако се стигне до извода, че повдигнатият въпрос не е явно значим за целите на решаването на спора, Съдът не може да се произнесе по преюдициалните въпроси.

21. В светлината на тези насоки трябва да се разгледат възраженията относно липсата на връзка между преюдициалните въпроси, поставени на Съда в настоящия случай и същинския спор, по който е призван да произнесе решение националният съд.

22. В това отношение трябва да се вземат предвид три елемента. На първо място, представената от самия национален съд преписка и от приложения към становището на прокуратурата документ, че превозното средство, преобразуването на което е в основата на спора, е ново – произведено и закупено през 1989 г., – и има работен обем от 1 360 cm³. Второ, по отношение на националното право, на съдебното заседание португалското правителство уведомява Съда, че тъй като въпросната разделителна преграда е отново поставена на мястото скоро след като е установено, че е премахната, не се дължи автомобилен данък, и че всичко, което трябва да стори националният съдия, е да определи размера на евентуална дължима глоба, прилагането на която се урежда от други законови разпоредби, а не от указа. Трето, препращащият съд изразява своите съмнения относно съвместимостта с правото на Общността на някои разпоредби на указа, но пропуска да изложи пред Съда как трябва да бъдат прилагани тези разпоредби в рамките на спора, отнесен към неговата компетенция.

23. В светлината на тези съображения е необходимо да се разгледат на първо място първия, третия, четвъртия, петия, шестия и седмия въпроси на националният съд.

По въпроса за различната данъчна система за внесени употребявани превозни средства и употребявани превозни средства, регистрирани в Португалия

24. С първия въпрос националният съд пита дали член 95, алинея първа от Договора забранява на държава-членка да налага автомобилен данък спрямо употребявани превозни средства, внесени от други държави-членки, когато той не се налага върху употребявани превозни средства, които са внесени нови или са сглобени или произведени в Португалия.

25. Достатъчно е да се припомни в това отношение, че превозно средство, което е в основата на спора по главното производство, е придобито и внесено ново.

По въпроса за отстъпките, предназначени да насърчават закупуването на превозни средства с определен работен обем

26. С третия въпрос, препращащият съд пита дали член 95 забранява държава-членка да насърчава с намаляването на сумата на дължимия данък, закупуването на превозни средства с работен обем между 801 и 1 500 cm³ за сметка на превозни средства с по-голям работен обем.

27. Този въпрос се отнася до приложената към указа таблица.

28. Дори ако превозното средство на г-н Lourenço Dias не отговаря на условията на предоставеното за „лекотоварни превозни средства” освобождаване, то отговаря на условията за намаляване, тъй като неговият работен обем е 1 360 cm³.

По въпроса за различния срок за заплащане на автомобилния данък в зависимост дали става въпрос за вносни превозни средства или превозни средства с национално производство

29. С четвъртия въпрос, националният съд пита дали член 95, алинея втора от Договора забранява на държава-членка да предвижда различни срокове за заплащането на автомобилен данък и различни начини за сбор на този данък в зависимост дали превозното средство е внесено или е произведено в тази държава-членка.

30. Този въпрос се отнася до член 4 от указа, който по отношение на превозни средства, сглобени в Португалия или внесени вече сглобени, предназначени за вътрешно потребление, предвижда, че данъкът трябва да бъде заплатен съобразно общите правила относно митническите задължения и отсрочването на заплащането на вносни мита. Същият член постановява, че в случая на моторни превозни средства, произведени в страната с национални и национализирани части, или променени по смисъла на член 1, параграф 2, заявлението за оценка и заплащането на данъка трябва да се направи в съответната митническа дирекция въз основа на указанията за автомобилния данък.

31. От това препращащият съд прави извода, че в случая на внесени превозни средства автомобилният данък, по принцип трябва да бъде заплатен в срок от десет дни след съобщаване на дължимата сума в приложение на член 8 от Регламент (ЕИО) № 1854/89 на Съвета от 14 юни 1984 г. относно вписването в счетоводните книги и условията за плащане на сумите на мита за внос или износ, които произтичат от митнически задължения (ОВ L 186, стр. 1). Той заявява, че, напротив, няма срок за плащане за превозни средства, произведени в Португалия.

32. Както правилно изтъква правителството на Обединеното кралство, този въпрос не е от значение за определяне на спора по главното производство: въпросното превозно средство е внесено освободено от автомобилен данък в съответствие с националното законодателство. В резултат, вносителят не е станал обект на дискриминация към момента на вноса на превозното средство. Съгласно член 4 от упоменатия по-горе указ, данъкът не се налага до момента, в който превозното средство бъде променено по смисъла на член 1, параграф 2 от указа. Към този момент данъкът трябва да бъде оценен и платен при същите условия, които се прилагат спрямо моторните превозни средства, произведени в страната с национални части или национализирани.

По въпроса за ограничението на периода, в който могат да бъдат в движение регистрираните в чужбина превозни средства, предназначени за окончателен внос

33. С петия въпрос, препращащият съд пита дали член 95, алинея втора забранява държава-членка да ограничава движението на внесени превозни средства до 48 часа след тяхното влизане в Португалия, докато превозни средства, сглобени или произведени в Португалия, не подлежат на подобно ограничение.

34. Определението за препращане разкрива, че този въпрос касае член 5, параграф 1 от указа. Съгласно тази разпоредба регистрирани в чужбина моторни превозни средства, предназначени за окончателен внос, собствениците на които пребивават или имат са установени в рамките на националната територия могат да се движат свободно само за срок от 48 часа след тяхното влизане в Португалия.

35. Но както се заявява в Определението за препращане, оспорваното в настоящото дело превозно средство първоначално е регистрирано в Португалия. Следователно, то никога не е подлежало на ограниченията на свободното движение, предвидени в член 5, параграф 1 от указа.

По въпроса за различните митнически формалности за внесени превозни средства и превозни средства, сглобени в Португалия

36. С шестия въпрос, препращащият съд пита дали член 95 възпрепятства държава-членка да налага срокове за уреждането на някои митнически формалности, свързани с вноса на превозни средства, докато превозни средства от национално производство са освободени от такива ограничения.

37. Този въпрос се отнася до член 5, параграф 2 от указа, който предвижда, че документите, които се отнасят до окончателния внос на регистрирани в чужбина превозни средства трябва да се предоставят на митниците в срок от 60 дни след тяхното влизане в Португалия.

38. Трябва да се отбележи, че всякаква дискриминация, която се съдържа в член 5, параграф 2 от указа, касае само вече регистрирани в чужбина превозни средства. Но както вече е посочено по-горе, висящото пред националния съд производство касае превозно средство, което за първи път е регистрирано в Португалия.

По въпроса за освобождаването на моторни превозни средства, произведени отдавна

39. Със седмия въпрос, препращащият съд пита дали член 95 забранява дадена държава-членка да освобождава вноса на моторни превозни средства, произведени отдавна от данък, като други превозни средства не се ползват от подобно освобождаване.

40. Този въпрос се отнася за член 9 от указа, който допуска освободеният от автомобилен данък внос на моторни превозни средства, произведени не по-късно от 1950 г., при условие, че те представляват интерес за националното културно наследство.

41. Достатъчно е да се посочи, че въпросното моторно превозно средство по настоящото дело е произведено през 1989 г.

42. Предвид предходните съображения, няма нужда да се отговаря на първия, третия, четвъртия, петия, шестия и седмия въпрос, тъй като те не са явно свързани със същинското естество на главното производство.

По въпроса за прекъсването на нарастването от определен работен обем в таблицата на данъчните ставки

43. С втория въпрос препращащият съд по същество иска да установи дали член 95, алинея втора забранява държава-членка да прави превозни средства, размерът на двигател на които надвишава определен работен обем, предмет на данък върху моторни превозни средства, който е няколко пъти по-висок от прогресивния автомобилен данък, налаган по отношение на превозни средства с по-малък работен обем на двигателя, когато всички превозни средства, които са предмет на най-високите данъчни ставки, са внос, по-специално от други държави-членки.

44. Препращащият съд обяснява, че в таблицата на ставките, приложена към указа, автомобилният данък е почти три пъти по-висок за превозни средства с работен обем от 1 751 cm³, отколкото е за превозни средства с работен обем от 1 750 cm³. Следователно, той пита дали, като резултат, португалската държава не налага спрямо превозни средства, внесени от другите държави-членки, вътрешно данъчно облагане, което представлява непряка защита на вътрешната промишленост за производство на превозни средства, която, той твърди, произвежда само моторни превозни средства с малък работен обем на двигателя.

45. Както вече беше упоменато, работен обем на разглежданото в главното производство превозно средство е 1 360 cm³. Независимо дали автомобилният данък в крайна сметка ще се дължи, то при всички случаи изключва приложението на повишената ставка, налагана по отношение на превозни средства с работен обем от повече от 1 750 cm³. Следователно, фактът, че подобни превозни средства може да бъдат дискриминирани, не ощетява г-н Lourenço Dias или неговото предприятие. Положението е различно от това, което Съдът е трябвало да разгледа в Решение от 9 май 1985 г. по дело Humblot, (112/84, Recueil, стр. 1367), в Решение от 17 септември 1987 г. по дело Feldain, (433/85, Recueil, стр. 3521) и в Решение от 29 юни 1988 г. по дело Deville (240/87, Recueil, стр. 3513), при които главното производство касае допълнителен данък, който ищците трябва да заплатят, тъй като управляват превозни средства с по-голям работен обем на двигателя.

46. При все това, като изразява по този начин съмнения относно съвместимостта на този аспект на указа с член 95, препращащият съд всъщност иска да установи

дали когато някои правила за прилагането на данъчна система са дискриминационни, цялата система трябва да бъде считана за дискриминационна.

47. В тази връзка трябва да се отбележи, че данъчните системи в повечето държави-членки се характеризират с огромно разнообразие, с което някои продукти се облагат или подлежат на отстъпки или намаления.

48. Фактът, че някои категории продукти могат да бъдат подложени на дискриминационно третиране, не е от значение за съвместимостта с правото на Общността на вътрешните данъци, наложени на други категории продукти, когато тези данъци се прилагат по недискриминационен начин. Възможността за дискриминация срещу някои продукти няма задължително като последица превръщането на цялата данъчна система в несъвместима с правото на Общността (вж. по отношение на дискриминацията, която засяга правилата за достъп до публичните работни места, Решение от 3 юли 1991 г. по дело *Van и Montrose*, C-355/89, Recueil, стр. I-3479, точка 19).

49. Отговорът на въпроса на националния съд, следователно, трябва да бъде, че когато някои елементи или някои правила по прилагането на система за вътрешно данъчно облагане са дискриминационни, а следователно – забранени от член 95 от Договора – не трябва да се счита, че цялата данъчна система е несъвместима с този член.

По въпроса за нарушаването на членове 12 и 95 от Договора

50. С осмия въпрос, националният съд иска да установи дали, при липсата на подобни национални продукти, наложеният спрямо моторните превозни средства данък трябва да се разглежда като данък с равностойно на митнически налог действие, в нарушение на член 12 от Договора.

51. В тази връзка трябва да се отбележи, че националният съд само описва своите въпроси, тъй като се заявява, че той не разполага с икономически данни, които да позволят на същия да се запознае с точност с португалския автомобилен сектор.

52. При все това, трябва да се изтъкне, че в отговор на поставен от Съда въпрос, португалското правителство предоставя статистика, която показва, че наистина съществува национална автомобилна промишленост, която не е ограничена до производство на превозни средства с малък работен обем.

53. Във всеки случай, трябва да се припомни, че съгласно съдебната практика (Решение от 7 май 1987 г. по дело *Co-Frutta*, точка 14, 193/85, Recueil, стр. 2085), че данък, наложен както върху внесени продукти, така и върху национални продукти, но на практика се прилага почти изключително по отношение на внесените продукти, тъй като националното производство е крайно малко, не представлява данък с равностойно на митнически налог ефект върху вноса по смисъла на членове 9 и 12 от Договора за ЕИО, ако той е част от обща система за вътрешни данъци, която систематично се прилага спрямо категориите продукти в съответствие с обективни критерии, независимо от произхода на

продуктите. Следователно, той има естеството на вътрешно данъчно облагане по смисъла на член 95.

54. Автомобилен данък, който се прилага без да се прави разлика между превозни средства, сглобени и произведени в Португалия, и внесени нови или употребявани превозни средства, е част от подобна обща система от вътрешни данъци, налагани по отношение на категориите продукти по силата на обективен критерий, в случая – работния обем.

55. Следователно, отговорът, който трябва да бъде даден на националния съд, трябва да бъде, че автомобилен данък, прилаган без да се прави разлика между превозни средства, сглобени и произведени в държавата-членка, в която той се налага, и внесени нови или употребявани превозни средства, не може да бъде считан за данък с равностоеен на митнически налог ефект върху вноса, забранен от член 12 от Договора за ЕИО.

По съдебните разноски

56. Разходите, направени от португалското правителство, от правителството на Обединеното кралство и от Комисията на Европейските общности, които са представили становища пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело има характер на инцидентен установителен иск в производството, висящо пред националния съд, последният следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения,

Съдът (пети състав),

като се произнася по въпросите, поставени от Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto с Определение от 18 октомври 1990 г., реши:

1. Когато някои елементи или някои правила по прилагането на система за вътрешно данъчно облагане са дискриминационни, а следователно – забранени от член 95 на Договора, – не трябва да се счита, че цялата данъчна система е несъвместима с този член.

2. Автомобилен данък, прилаган без да се прави разлика между превозни средства, сглобени и произведени в държавата-членка, в която той се налага, и внесени нови или употребявани превозни средства, не може да бъде считан за данък с равностоеен на митнически налог ефект върху вноса, забранен от член 12 от Договора за ЕИО.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 16 юли 1992 година.

Подписи