

PRESUDA SUDA (peto vijeće)

16. srpnja 1992. (\*)

„Tumačenje članka 12. i 95. Ugovora o EEZ-u – Porez na motorna vozila”

U predmetu C-343/90,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 177. Ugovora o EEZ-u, koji je uputio Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Carinski sud u Portu), Portugal, u postupku koji se vodi pred tim sudom između

**Manuela Joséa Lourença Diasa**

i

**Director da Alfândega do Porto,**

o tumačenju članka 12. i 95. Ugovora o EEZ-u,

SUD (peto vijeće),

u sastavu: R. Joliet, predsjednik vijeća, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias i M. Zuleeg, suci,

nezavisni odvjetnik: G. Tesauro,

tajnik: H. A. Rühl, glavni administrator,

uzimajući u obzir pisana očitovanja koja su podnijeli::

- za državno odvjetništvo pri Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Carinski sud u Portu), Isabel Aguiar,
- za portugalsku vladu, Luís Fernandes, voditelj pravne službe glavne uprave za Europske zajednice, i Maria Luísa Duarte, pravna savjetnica u pravnoj službi glavne uprave za Europske zajednice,
- za vladu Ujedinjene Kraljevine, Hussein A. Kaya, Treasury Solicitor's Department, u svojstvu agenta,
- za Komisiju Europskih zajednica, António Caeiro, pravni savjetnik, i Daniel Calleja Crespo, član pravne službe, u svojstvu agenata,

uzimajući u obzir izvještaj za raspravu,

saslušavši usmena očitovanja portugalske vlade i Komisije na raspravi održanoj 20. veljače 1992.,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 31. ožujka 1992.,

donosi sljedeću

## Presudu

- 1 Rješenjem od 18. listopada 1990., koje je Sud zaprimio 16. studenoga 1990., Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Carinski sud u Portu), Portugal, uputio je Sudu na temelju članka 177. Ugovora o EEZ-u zahtjev za prethodnu odluku o tumačenju odredaba Ugovora o EEZ-u koje se odnose na poreze koji imaju istovrstan učinak kao uvozne carine i na diskriminirajuće nacionalne poreze, u svrhu procjene usklađenosti s pravom Zajednice nacionalnih odredaba kojima se propisuje porez na motorna vozila.
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između Manuela Joséa Lourença Diasa i Directora da Alfândega do Porto (ravnatelj carinskog ureda u Portu). Potonji je optužio M. J. Lourença Diasa da je izvršio preinake pojedinih tehničkih svojstava motornog vozila, a da pritom nije platio porez koji proizlazi iz tih preinaka.
- 3 Porez o kojem je riječ uveden je Uredbom sa zakonskom snagom br. 152 od 10. svibnja 1989. (*Diário da República*, serija I, br. 107. od 10. svibnja 1989., str. 1858.; u daljnjem tekstu: Uredba sa zakonskom snagom). Porez se u načelu plaća na sva motorna vozila, bez obzira na to jesu li uvezena u Portugal ili su ondje sastavljena odnosno proizvedena. Međutim, na temelju iznimke propisane člankom 2. stavkom 2. Uredbe sa zakonskom snagom, vozila s obilježjima kao što je fiksna pregrada koja odjeljuje prostor za robu od prostora za vozače i putnike, u kojima prostor predviđen za utovar robe ima ugrađen pod, smatraju se „lakim gospodarskim vozilima” i mogu se uvesti u Portugal bez plaćanja poreza.
- 4 Iz zahtjeva za prethodnu odluku vidljivo je da je vozilo o kojem je riječ u glavnom postupku uvezeno u Portugal iz Francuske u studenome 1989. i da je uvoznik bio Automóveis Citroën SA, društvo osnovano u skladu s portugalskim pravom. U to doba vozilo je imalo fiksnu pregradu i pod u jednom dijelu. Zbog toga uvozniku nije naplaćen porez na motorna vozila.
- 5 Društvo Automóveis Citroën SA prodalo je to vozilo 31. prosinca 1989. poslodavcu M. J. Lourença Diasa, koji ga je prvi put registrirao 2. siječnja 1990. kao „lako vozilo, tip: prijevoz robe”. Nekoliko mjeseci poslije, u srpnju 1990., M. J. Lourença Diasa, koji je vozio vozilo za potrebe svojeg poslodavca, zaustavila je policija grada Porta, pri čemu je utvrđeno da je pregrada uklonjena. Policija je ustvrdila da je vozilo zbog toga, u skladu s Uredbom sa zakonskom snagom, postalo „lako motorno vozilo za prijevoz putnika i višenamjensku uporabu”, zbog čega mu je trebao biti naplaćen porez na motorna vozila.

- 6 Člankom 1. stavkom 2. Uredbe sa zakonskom snagom propisuje se da se porez na motorna vozila naplaćuje i lakim gospodarskim vozilima koja su nakon stavljanja u promet pretvorena u putnička vozila ili višenamjenska vozila namijenjena za prijevoz putnika i robe.
- 7 Director da Alfândega do Porto zaključio je da je M. J. Lourenço Dias odgovoran za preinake te mu odredio novčanu kaznu za poreznu prijevaru protivnu članku 11. Uredbe sa zakonskom snagom, zbog toga što nije prijavio izvedene preinake obilježja vozila na temelju kojih se određuje porezna kategorija.
- 8 M. J. Lourenço Dias nije s tim bio suglasan pa je podnio tužbu pred Tribunal Fiscal Aduaneiro (Carinski sud), u kojoj je zatražio oslobođenje od novčane kazne.
- 9 Taj sud smatrao je potrebnim uputiti Sudu osam prethodnih pitanja o tumačenju članaka 12. i 95. Ugovora o EEZ-u. Ta pitanja glase kako slijedi:
- „1. Daje li se člankom 95. prvim stavkom Ugovora o EEZ-u ovlast Portugalu da naplaćuje porez na motorna vozila u slučaju rabljenih vozila uvezenih iz Zajednice, pritom izuzimajući rabljena vozila kupljena u Portugalu?
  2. Dopušta li se člankom 95. drugim stavkom Ugovora o EEZ-u primjena portugalskog poreza na motorna vozila na temelju tablice specificiranih poreznih stopa koje znatno rastu od određenog obujma cilindra za vozila koja nisu ni sastavljena ni proizvedena u Portugalu, i to na način da se taj porez odnosi isključivo na uvezena vozila?
  3. Dopušta li se Portugalu člankom 95. Ugovora o EEZ-u da ograničenje kupnje motornih vozila na ekonomične modele s obujmom cilindra između 801 ccm i 1500 ccm osigura ili pokuša osigurati odobravanjem smanjenja poreza na motorna vozila s navedenim obujmom cilindra?
  4. Dopušta li se člankom 95. drugim stavkom Ugovora o EEZ-u da se porez na uvezena motorna vozila razlikuje od poreza na vozila proizvedena u Portugalu u pogledu načina naplate i roka plaćanja poreza?
  5. Dopušta li se Portugalu člankom 95. drugim stavkom Ugovora o EEZ-u da nametne ograničenje prometovanja uvezenih vozila, a da se takvo ograničenje ne nameće vozilima sastavljenim ili proizvedenim u Portugalu, uzimajući u obzir činjenicu da uvezena vozila ne smiju biti u prometu dulje od 48 sati nakon ulaska u državu?
  6. Dopušta li se Portugalu člankom 95. drugim stavkom Ugovora o EEZ-u propisivanje roka za podnošenje dokumentacije o uvozu vozila nadležnom carinskom uredu, a da to razdoblje nije propisano za podnošenje odgovarajuće carinske dokumentacije za vozila sastavljena ili proizvedena u Portugalu?
  7. Dopušta li se Portugalu člankom 95. Ugovora o EEZ-u odobravanje izuzeća od plaćanja poreza na motorna vozila za uvoz povijesnih automobila u slučaju kada su ispunjeni određeni uvjeti koji uključuju subjektivnu procjenu?

8. Ako uoči pristupanja Europskoj ekonomskoj zajednici država članica nametne nacionalni porez na određene proizvode za široku potrošnju koji se obračunava ne samo na proizvode uvezene iz Zajednice nego i na proizvode navodno proizvedene u toj državi, ali koji se zapravo ne proizvode u toj državi ili, ako se proizvode, onda u tako malim količinama da nemaju utjecaj na tržište, je li to prikrivena povreda članka 95. Ugovora o EEZ-u? Ako jest, nije li taj porez davanje s istovrsnim učinkom kao carina protivna članku 12. Ugovora o EEZ-u?”
- 10 Za potpuniji prikaz činjenica, postupka i očitovanja stranaka upućuje se na izvještaj za raspravu. Ti dijelovi spisa u nastavku se spominju ili razmatraju samo u mjeri u kojoj je to potrebno za obrazloženje odluke Suda.

### **Relevantnost prethodnih pitanja**

- 11 Najprije valja primijetiti da su sve stranke koje su podnijele očitovanja Sudu izrazile dvojbu o relevantnosti pitanja, ili barem nekih od njih, za potrebe odlučivanja o predmetu pred nacionalnim sudom.
- 12 Portugalska vlada osobito ističe da je jedini razlog za stvarni spor pred nacionalnim sudom razlika koju nacionalni porezni sustav pravi između „lakih motornih vozila namijenjenih za prijevoz putnika ili višenamjensku uporabu” i „lakih motornih vozila namijenjenih za prijevoz robe”, a da nijedno od upućenih pitanja nije povezano s tom razlikom.
- 13 U tom pogledu treba podsjetiti na niz načela povezanih s nadležnošću Suda na temelju članka 177. Ugovora te ih pojasniti.
- 14 U skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda (vidjeti, kao najraniju, presudu od 1. prosinca 1965., *Schwarze*, C-16/65, Zb., str. 1081. i kao najnoviju, presudu od 25. lipnja 1992., *Ferrer Laderer*, C-147/91, Zb., str. I-4097., t. 6.), postupak predviđen člankom 177. Ugovora instrument je suradnje između Suda i nacionalnih sudova.
- 15 Iz ustaljene sudske prakse također proizlazi (vidjeti, kao najraniju, presudu od 29. studenoga 1978., *Pigs Marketing Board*, C-83/78, Zb., str. 2347., t. 25. i kao najnoviju, presudu od 28. studenoga 1991., *Durighello*, C-186/90, Zb., str. I-5773., t. 8.) da je u kontekstu te suradnje nacionalni sud, koji jedini izravno poznaje činjenice predmeta, najsposobniji procijeniti, s obzirom na posebna obilježja predmeta, je li mu za donošenje presude nužna prethodna odluka.
- 16 Slijedom toga, budući da se pitanja koja je postavio nacionalni sud tiču tumačenja odredaba prava Zajednice, Sud je u načelu obavezan donijeti odluku (vidjeti presudu od 8. studenoga 1990., *Gmurzynska*, C-231/89, Zb., str. I-4003., t. 20.).
- 17 Unatoč tomu, Sud je u presudi od 16. prosinca 1981., *Foglia* (C-244/80, Zb., str. 3045., t. 21.) zaključio kako je dužnost Suda, u svrhu utvrđivanja vlastite nadležnosti, ispitati uvjete u kojima mu je nacionalni sud uputio predmet. U duhu suradnje, koja treba uređivati upućivanje zahtjeva za prethodnu odluku, od nacionalnog suda zahtijeva se da poštuje dužnost povjerenju Sudu, a to je doprinositi sudovanju u državama članicama, a ne davati savjetodavna mišljenja o općim ili hipotetičkim pitanjima (gore

navedena presuda od 16. prosinca 1981., Foglia, t. 18. i 20., i presuda od 3. veljače 1983., Robards, C-149/82, Zb., str. 171., t. 19.).

- 18 Imajući u vidu tu zadaću Sud smatra da ne može donositi prethodne odluke o pitanjima koja je nacionalni sud postavio u slučajevima kada se, među ostalim, zahtijeva tumačenje akata koje institucije Zajednice još nisu donijele (vidjeti presudu od 22. studenoga 1978., Mattheus, C-93/78, Zb., str. 2203., t. 8.), kada je postupak pred sudom koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku već zaključen (vidjeti presudu od 21. travnja 1988., Pardini, C-338/85, Zb., str. 2041., t. 11.) ili kada zatraženo tumačenje prava Zajednice ili ispitivanje valjanosti pravila prava Zajednice nema nikakve veze s činjeničnim stanjem ili predmetom spora u glavnom postupku (vidjeti presudu od 16. lipnja 1981., Salonia, C-126/80, Zb., str. 1563., t. 6. i, kao najnoviju, gore navedenu presudu od 28. studenoga 1991., Durighello, t. 9.).
- 19 Također treba imati na umu da nacionalni sud prije upućivanja zahtjeva Sudu treba utvrditi činjenice postupka i razriješiti pitanja koja su u cijelosti u domeni nacionalnog prava, kako bi omogućio Sudu korisno tumačenje prava Zajednice (vidjeti presudu od 10. ožujka 1981., Irish Creamery Milk Suppliers Association, C-36/80 i C-71/80, Zb., str. 735., t. 6.). Isto je tako nužno da nacionalni sud objasni razloge zbog kojih smatra da mu je za donošenje presude potreban odgovor na prethodna pitanja (vidjeti, kao najraniju, gore navedenu presudu od 16. prosinca 1981., Foglia, t. 17. i, kao najnoviju, presudu od 12. lipnja 1986., Bertini, C-98/85, C-162/85 i C-258/85, Zb., str. 1885., t. 6.).
- 20 Posjedujući tu informaciju Sud može utvrditi je li zatraženo tumačenje prava Zajednice povezano s činjeničnim stanjem i predmetom spora u glavnom postupku. Ako se pokaže da je upućeno pitanje očito irelevantno za odlučivanje o predmetu, Sud mora objaviti obustavu postupka.
- 21 Upravo s obzirom na te smjernice treba razmotriti prigovore nepovezanosti između prethodnih pitanja upućenih Sudu u ovom predmetu i konkretnog spora o kojem treba presuditi nacionalni sud.
- 22 U tom pogledu treba razmotriti tri stvari. Kao prvo, iz dokumentacije koju je podnio sam nacionalni sud i iz spisa priloženog očitovanjima državnog tužitelja proizlazi da je vozilo zbog čije je preinake pokrenut spor bilo novo, da je proizvedeno i kupljeno 1989. i da je imalo radni obujam od 1360 ccm. Kao drugo, što se tiče nacionalnog prava, portugalska vlada je na raspravi obavijestila Sud da je pregrada o kojoj je riječ ponovno postavljena nedugo nakon što je utvrđeno da je uklonjena te da stoga nije potrebno platiti porez na motorna vozila, a nacionalni sud treba samo odrediti iznos eventualne novčane kazne, čiji se pravni temelj treba tražiti u drugim zakonskim odredbama, a ne u Uredbi sa zakonskom snagom. Kao treće, sud koji je uputio zahtjev izražava dvojbu u usklađenost određenih odredaba Uredbe sa zakonskom snagom i prava Zajednice, ali je propustio obavijestiti Sud o tome kako bi te odredbe trebalo primijeniti u kontekstu postupka koji se vodi pred njim.
- 23 S obzirom na ta razmatranja potrebno je prvo razmotriti prvo, treće, četvrto, peto, šesto i sedmo pitanje.

**Pitanje koje se tiče različitog poreznog sustava za uvezena rabljena vozila i rabljena vozila registrirana u Portugalu**

- 24 Prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita zabranjuje li se člankom 95. prvim stavkom državama članicama da propišu porez na motorna vozila za rabljena vozila uvezena iz drugih država članica ako se on ne naplaćuje na rabljena vozila koja su bila nova pri uvozu ili su izvorno sastavljena odnosno proizvedena u Portugalu.
- 25 S tim u vezi dovoljno je podsjetiti da je motorno vozilo koje je predmet spora u glavnom postupku bilo novo kada je uvezeno i kupljeno.

**Pitanje koje se tiče smanjenja poreza u svrhu poticanja kupnje vozila određenog radnog obujma**

- 26 Trećim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita zabranjuje li se člankom 95. državama članicama da smanjenjem iznosa poreza koji se naplaćuje potiču kupnju vozila čiji je radni obujam između 801 i 1500 ccm na račun vozila većeg obujma.
- 27 To pitanje povezano je s tablicom priloženom Uredbi sa zakonskom snagom.
- 28 Čak i da vozilo M. J. Lourença Diasa nije ispunilo uvjete za izuzeće koje se odobrava „lakim gospodarskim vozilima”, ispunjavalo bi uvjete za smanjenje poreza zbog toga što njegov radni obujam iznosi 1360 ccm.

**Pitanje koje se tiče različitog roka plaćanja poreza na motorna vozila ovisno o tome je li vozilo uvezeno ili je domaće proizvodnje**

- 29 Četvrtim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita zabranjuje li se člankom 95. drugim stavkom Ugovora državama članicama da propišu različite rokove plaćanja poreza na motorna vozila i različite načine naplate tog poreza ovisno o tome je li vozilo uvezeno ili je proizvedeno u toj državi članici.
- 30 To pitanje odnosi se na članak 4. Uredbe sa zakonskom snagom, kojom se propisuje da se porez na vozila namijenjena domaćoj prodaji koja su sastavljena u Portugalu, ili su pri uvozu već bila sastavljena, plaća u skladu s općim pravilima o carinskom dugu i odgodi plaćanja uvoznih carina. Člankom 4. nadalje se propisuje da se za motorna vozila proizvedena u toj državi od domaćih sastavnih dijelova ili sastavnih dijelova koji se smatraju domaćima i za vozila koja su preinačena u smislu članka 1. stavka 2. zahtjev za procjenu i plaćanje poreza podnosi nadležnoj carinskoj upravi na obrascu za porez na motorna vozila.
- 31 Sud koji je uputio zahtjev zaključuje iz toga da se u slučaju uvezenih vozila porez na motorna vozila u načelu plaća u roku od deset dana od obavijesti o iznosu koji treba platiti u skladu s člankom 8. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 1854/89 od 14. lipnja 1984. o knjiženju i uvjetima plaćanja iznosa uvoznih ili izvoznih carina koji proizlaze iz carinskog duga (SL 1989, L 186, str. 1.). Također ustvrđuje da, nasuprot tomu, ne postoji rok plaćanja za vozila proizvedena u Portugalu.
- 32 Kao što ispravno ističe vlada Ujedinjene Kraljevine, to pitanje nije važno za odlučivanje o sporu u glavnom postupku, jer je vozilo o kojem je riječ uvezeno bez

plaćanja poreza na motorna vozila, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom. Slijedom toga uvoznik pri uvozu vozila nije bio diskriminiran. U skladu s člankom 4. gore navedene Uredbe sa zakonskom snagom, porez se ne naplaćuje sve dok se vozilo ne preinači u smislu članka 1. stavka 2. te Uredbe. U tom trenutku porez se procjenjuje i plaća pod jednakim uvjetima koji se primjenjuju i na motorna vozila proizvedena u toj državi od domaćih sastavnih dijelova i sastavnih dijelova koji se smatraju domaćima.

**Pitanje koje se tiče ograničenja razdoblja stavljanja u promet vozila registriranih u inozemstvu koja se svakako namjeravaju uvesti**

- 33 Petim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita zabranjuje li se člankom 95. drugim stavkom državama članicama da ograniče prometovanje uvezenih vozila na razdoblje od 48 sati od njihova ulaska u Portugal, dok vozila sastavljena ili proizvedena u Portugalu ne podliježu ograničenju.
- 34 Prema navodima iz zahtjeva za prethodnu odluku to se pitanje odnosi na članak 5. stavak 1. Uredbe sa zakonskom snagom. U skladu s tom odredbom motorna vozila registrirana u inozemstvu koja se svakako namjeravaju uvesti, a čiji su vlasnici rezidenti Portugala ili imaju sjedište na državnom području te države smiju biti u prometu samo 48 sati nakon ulaska u Portugal.
- 35 Međutim, kao što stoji u samom rješenju suda koji je uputio zahtjev, vozilo o kojem je riječ u ovom predmetu prvi je put registrirano u Portugalu. Stoga ono nikad nije bilo podložno ograničenjima prometovanja propisanim člankom 5. stavkom 1. Uredbe sa zakonskom snagom.

**Pitanje koje se tiče različitih carinskih formalnosti za uvezena vozila i vozila sastavljena u Portugalu**

- 36 Šestim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita priječi li se člankom 95. države članice da propišu vremensko ograničenje za obavljanje određenih carinskih formalnosti povezanih s uvozom vozila, dok su vozila domaće proizvodnje izuzeta od tog ograničenja.
- 37 To pitanje odnosi se na članak 5. stavak 2. Uredbe sa zakonskom snagom, kojom se propisuje da se dokumentacija povezana s konačnim uvozom vozila registriranih u inozemstvu mora predati carini u roku od 60 dana od ulaska vozila u Portugal.
- 38 Treba primijetiti da možebitna diskriminacija koja proizlazi iz članka 5. stavka 2. Uredbe sa zakonskom snagom utječe samo na vozila koja su već registrirana u inozemstvu. Međutim, kao što je već istaknuto, postupak koji se vodi pred sudom koji je uputio zahtjev odnosi se na vozilo koje je prvi put registrirano u Portugalu.

**Pitanje koje se tiče izuzeća „povijesnih” motornih vozila**

- 39 Sedmim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita zabranjuje li se državama članicama člankom 95. izuzimanje uvoza „povijesnih” motornih vozila od oporezivanja ako druga vozila ne ispunjavaju uvjete za takvo izuzeće.

40 To pitanje odnosi se na članak 9. Uredbe sa zakonskom snagom, kojim se oslobođenje od poreza na motorna vozila odobrava u slučaju motornih vozila koja su proizvedena najkasnije 1950. godine, pod uvjetom da su to vozila od interesa sa stajališta nacionalne kulturne baštine.

41 Dovoljno je reći da je motorno vozilo o kojem je riječ proizvedeno 1989. godine.

42 S obzirom na gore navedena razmatranja nema potrebe odgovoriti na prvo, treće, četvrto, peto, šesto i sedmo pitanje zbog toga što očitno nisu povezana s činjeničnim stanjem spora u glavnom postupku.

**Pitanje koje se tiče prekida u progresivnoj stopi povećanja u tablici poreznih stopa od određene veličine radnog obujma**

43 Drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti nastoji utvrditi zabranjuje li se drugim stavkom članka 95. podvrgavanje vozila s motorom preko određenog radnog obujma porezu na motorna vozila koji je nekoliko puta veći od progresivnog poreza koji se naplaćuje na vozila manjeg obujma motora, pri čemu su sva vozila koja podliježu najvišim poreznim stopama uvezena, i to posebno iz drugih država članica.

44 Sud koji je uputio zahtjev objašnjava da je u tablici poreznih stopa priloženoj Uredbi sa zakonskom snagom porez na motorna vozila gotovo tri puta veći za vozila radnog obujma od 1751 ccm nego za vozila radnog obujma od 1750 ccm. On stoga pita ne naplaćuje li portugalska država, kao posljedicu toga, nacionalni porez na vozila uvezena iz drugih država članica kako bi osigurala neizravnu zaštitu domaće industrije motornih vozila koja proizvodi samo automobile s manjim motorima.

45 Kao što je već spomenuto, radni obujam vozila o kojem je riječ u glavnom postupku iznosi 1360 ccm. Bez obzira na to hoće li porez na motorna vozila na kraju biti obračunan, to u svakom slučaju isključuje primjenu uvećane porezne stope koja se naplaćuje na vozila čiji je radni obujam veći od 1750 ccm. Slijedom toga, činjenica da možda postoji diskriminacija protiv takvih vozila ne ide na štetu M. J. Lourença Diasa ni njegova društva. U tom pogledu situacija se razlikuje od one koju je Sud morao razmotriti u okviru svojih presuda od 9. svibnja 1985., Humblot (C-112/84, Zb., str. 1367.), od 17. rujna 1987., Feldain (C-433/85, Zb., str. 3521.), i od 29. lipnja 1988., Deville (C-240/87, Zb., str. 3513.), u kojima su se glavni postupci odnosili na dopunski porez koji su tužitelji morali platiti zbog toga što su njihovi automobili imali veći obujam cilindra.

46 Međutim, dvojeći o sukladnosti Uredbe sa zakonskom snagom i članka 95. u tom pogledu, sud koji je uputio zahtjev zapravo nastoji utvrditi valja li smatrati da je cijeli porezni sustav diskriminirajući zato što postoji diskriminacija u određenim elementima tog sustava ili određenim pravilima za primjenu tog sustava.

47 S tim u vezi treba primijetiti da porezne sustave u većini država članica obilježava iznimna raznolikost u pogledu oporezivanja različitih proizvoda ili uvjeta koje treba ispuniti kako bi se odobrilo smanjenje ili ukidanje poreza.

48 Činjenica da postupanje prema određenim kategorijama proizvoda sadržava diskriminaciju ne može utjecati na sukladnost s pravom Zajednice nacionalnih poreza



koji se naplaćuju na druge kategorije proizvoda ako se ti porezi primjenjuju bez diskriminacije. Mogućnost diskriminacije pojedinih proizvoda ne mora značiti da je cijeli porezni sustav neusklađen s pravom Zajednice (u vezi s diskriminacijom koja utječe na pravila o pristupu javnim službama vidjeti presudu od 3. srpnja 1991., Barr i Montrose, C-355/89, Zb., str. I-3479., t. 19.).

- 49 Stoga na pitanje suda koji je uputio zahtjev valja odgovoriti kako činjenica da su određeni elementi ili određena pravila za primjenu sustava nacionalnog oporezivanja diskriminirajući te stoga zabranjeni člankom 95. Ugovora ne znači nužno da cijeli porezni sustav kojem pripadaju ti elementi ili ta pravila treba smatrati neusklađenim s tim člankom.

### **Pitanje koje se tiče povrede članaka 12. i 95. Ugovora**

- 50 Osmim pitanjem nacionalni sud nastoji utvrditi treba li u nedostatku sličnih nacionalnih proizvoda porez koji se naplaćuje na motorna vozila smatrati davanjem koje ima istovrstan učinak kao carina protivna članku 12. Ugovora.
- 51 U vezi s tim valja napomenuti da sud koji je uputio zahtjev izražava dvojbe samo zato što prema vlastitoj tvrdnji nema ekonomske podatke koji bi dali detaljnu sliku portugalskog sektora motornih vozila.
- 52 Međutim, treba istaknuti da je portugalska vlada, odgovarajući na pitanje Suda, predočila statističke podatke iz kojih je vidljivo da uistinu postoji domaća portugalska industrija motornih vozila, koja međutim nije ograničena na proizvodnju vozila manjeg radnog obujma.
- 53 U svakom slučaju treba podsjetiti da iz sudske prakse (presuda od 7. svibnja 1987., Co-Frutta, C-193/85, Zb., str. 2085., t. 14.) proizlazi da pristojba koja se naplaćuje i na uvezene i na domaće proizvode, ali se u praksi gotovo isključivo primjenjuje na uvezene proizvode jer je domaća proizvodnja iznimno mala, nije davanje s istovrsnim učinkom kao uvozna carina u smislu članaka 9. i 12. Ugovora o EEZ-u ako čini dio općeg sustava nacionalnih pristojba koje se sustavno primjenjuju na kategorije proizvoda u skladu s objektivnim kriterijima bez obzira na podrijetlo proizvoda. Stoga je ona nacionalni porez u smislu članka 95.
- 54 Porez na motorna vozila, koji se bez razlike primjenjuje i na vozila sastavljena i proizvedena u Portugalu kao i na uvezena nova i rabljena vozila, dio je takvog općeg sustava nacionalnih pristojba koje se plaćaju na kategorije proizvoda u skladu s objektivnim kriterijem, a to je radni obujam.
- 55 Stoga na pitanje suda koji je uputio zahtjev valja odgovoriti da se porez na motorna vozila koji se bez razlike primjenjuje i na vozila sastavljena i proizvedena u državi članici u kojoj se taj porez naplaćuje kao i na uvezena nova i rabljena vozila ne može smatrati davanjem koje ima istovrstan učinak kao uvozna carina zabranjena člankom 12. Ugovora o EEZ-u.

### **Troškovi**

- 56 Troškovi podnošenja očitovanja Sudu koje su imale portugalska vlada, vlada Ujedinjene Kraljevine i Komisija Europskih zajednica ne nadoknađuju se. Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka.

Slijedom navedenog,

SUD (peto vijeće),

odlučujući o pitanjima koja mu je Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Carinski sud u Portu) uputio rješenjem od 18. listopada 1990., odlučuje:

- 1. Činjenica da su određeni elementi ili određena pravila za primjenu sustava nacionalnog oporezivanja diskriminirajući te stoga zabranjeni člankom 95. Ugovora ne znači nužno da cijeli porezni sustav kojem pripadaju ti elementi ili ta pravila treba smatrati neusklađenim s tim člankom.**
- 2. Porez na motorna vozila koji se bez razlike primjenjuje i na vozila sastavljena i proizvedena u državi članici u kojoj se taj porez naplaćuje kao i na uvezena nova i rabljena vozila ne može se smatrati davanjem koje ima istovrstan učinak kao uvozna carina zabranjena člankom 12. Ugovora o EEZ-u.**

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourgu 16. srpnja 1992.

[Potpisi]

---

\* Jezik postupka: portugalski