

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

5 de Outubro de 2006 \*

Nos processos apensos C-290/05 e C-333/05,

que têm por objecto pedidos de decisão prejudicial nos termos do artigo 234.º CE, apresentados pelo Hajdú-Bihar Megyei Bíróság e pelo Bács-Kiskun Megyei Bíróság (Hungria), por decisões de 3 de Março e 12 de Julho de 2005, entrados no Tribunal de Justiça, respectivamente, em 19 de Julho e 14 de Setembro de 2005, nos processos

**Ákos Nádasdi** (C-290/05)

contra

**Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága,**

e

**Ilona Németh** (C-333/05)

contra

**Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága,**

\* Língua do processo: húngaro.

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: P. Jann, presidente de secção, N. Colneric (relatora), J. N. Cunha Rodrigues, M. Ilešič e E. Levits, juízes,

advogada-geral: E. Sharpston,

secretário: B. Fülöp, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 1 de Junho de 2006 (C-290/05),

vistas as observações apresentadas:

- em representação de A. Nádasi, por Z. Lampé, ügyvéd,
- em representação de I. Németh, por I. Szabados, ügyvéd,
- em representação do Governo húngaro, por P. Gottfried (C-290/05 e C-333/05) bem como por R. Somssich e A. Müller (C-290/05), na qualidade de agentes,
- em representação do Governo polaco, por J. Pietras, na qualidade de agente,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por R. Lyal e K. Riczné-Talabér, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões da advogada-geral na audiência de 13 de Julho de 2006,

profere o presente

### **Acórdão**

- 1 Os pedidos de decisão prejudicial têm por objecto a interpretação dos artigos 23.º CE, 25.º CE, 28.º CE e 90.º CE, bem como do artigo 33.º da Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios — Sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme (JO L 145, p. 1; EE 09 F1 p. 54), conforme alterada pela Directiva 91/680/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991 (JO L 376, p. 1, a seguir «Sexta Directiva»).
  
- 2 Estas questões foram suscitadas no âmbito de dois litígios que opõem A. Nádasdi e I. Németh, respectivamente, ao Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága (comando da guarda alfandegária e financeira da região de Észak-Alföld) e ao Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága (comando da guarda alfandegária e financeira da região de Dél-Alföld) a respeito do imposto automóvel a que foram sujeitos quanto matricularam na Hungria veículos automóveis usados comprados na Alemanha.

## Quadro jurídico

### *Direito comunitário*

3 O artigo 23.º CE dispõe :

«1. A Comunidade assenta numa união aduaneira que abrange a totalidade do comércio de mercadorias e implica a proibição, entre os Estados-Membros, de direitos aduaneiros de importação e de exportação e de quaisquer encargos de efeito equivalente, bem como a adopção de uma pauta aduaneira comum nas suas relações com países terceiros.

2. O disposto no artigo 25.º e no capítulo 2 do presente título é aplicável tanto aos produtos originários dos Estados-Membros, como aos produtos provenientes de países terceiros que se encontrem em livre prática nos Estados-Membros.»

4 O artigo 25.º CE prevê:

«São proibidos entre os Estados-Membros os direitos aduaneiros de importação e de exportação ou os encargos de efeito equivalente. Esta proibição é igualmente aplicável aos direitos aduaneiros de natureza fiscal.»

5 O artigo 90.º CE tem a seguinte redacção:

«Nenhum Estado-Membro fará incidir, directa ou indirectamente, sobre os produtos dos outros Estados-Membros imposições internas, qualquer que seja a sua natureza, superiores às que incidam, directa ou indirectamente, sobre produtos nacionais similares.

Além disso, nenhum Estado-Membro fará incidir sobre os produtos dos outros Estados-Membros imposições internas de modo a proteger indirectamente outras produções.»

6 O artigo 33.º da Sexta Directiva prevê:

«1. Salvo o disposto noutras normas comunitárias, designadamente nas disposições comunitárias em vigor relativas ao regime geral da detenção, circulação e controlos dos produtos sujeitos a impostos especiais sobre o consumo, as disposições da presente directiva não impedem que um Estado-Membro mantenha ou introduza impostos sobre os contratos de seguros, sobre jogos e apostas, sobre consumos especiais, direitos de registo e, em geral, todos os impostos, direitos e taxas que não tenham a natureza de impostos sobre o volume de negócios, desde que esses impostos, direitos e taxas não dêem origem nas trocas comerciais entre Estados-Membros, a formalidades relacionadas com a passagem de uma fronteira.

2. As referências a produtos sujeitos a impostos especiais de consumo feitas na presente directiva dizem respeito aos seguintes produtos, na definição que lhes é dada pelas disposições comunitárias em vigor:

- os óleos minerais,
  
- o álcool e as bebidas alcoólicas,
  
- o tabaco manufacturado.»

*Legislação húngara*

- 7 A Lei n.º CX de 2003, relativa ao imposto automóvel (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény, a seguir «lei relativa ao imposto automóvel»), dispõe:

«*Artigo 1.º*

1. O imposto automóvel (a seguir ‘imposto’) é devido por todas as viaturas ligeiras de passageiros ou autocaravanas (a seguir ‘viatura ligeira de passageiros’) destinadas a ser postas em circulação no território da República da Hungria (a seguir ‘território nacional’).

[...]

*Artigo 2.º*

1. A colocação em circulação implica uma primeira matrícula da viatura ligeira de passageiros em território nacional (em caso de transformação do veículo, realiza-se uma matrícula em razão da referida transformação) e pressupõe que estas informações constem do livrete [...]

[...]

8. importação: a importação do veículo ou a sua introdução de qualquer outra forma em território nacional, a partir de um território situado fora da Comunidade Europeia (a seguir 'Comunidade').

[...]

*Artigo 3.º*

[...]

2. Está sujeita ao imposto — com excepção do caso definido no n.º 4 — qualquer pessoa singular ou colectiva ou qualquer organização desprovida de personalidade jurídica que participe no acto de aquisição do direito de propriedade.

[...]

4. Caso a colocação em circulação seja consequência directa da importação da viatura ligeira de passageiros, o importador está sujeito ao imposto.

[...]

#### *Artigo 6.º*

1. A obrigação de pagar o imposto constitui-se:

- a) em caso de colocação em circulação no território nacional de uma viatura ligeira de passageiros, no momento da aquisição do direito de propriedade,
- b) em caso de transformação de uma viatura ligeira de passageiros, no dia da transformação.

[...]

#### *Artigo 8.º*

1. O montante do imposto é determinado no anexo da presente lei para as diferentes categorias de viaturas ligeiras de passageiros.

2. Em caso de transformação de uma viatura ligeira de passageiros, o montante do imposto devido é determinado no momento da colocação em circulação da viatura transformada pela diferença entre o imposto que seria devido antes da transformação e o que seria devido depois da mesma.

3. O sujeito passivo deve pagar o imposto às autoridades competentes se o montante da diferença for positivo.

[...]

#### *Artigo 13.º*

1. A administração fiscal reembolsa o imposto ou imputa-o, se requisitado, à quantia devida, se o devedor da quantia devida tiver feito sair a viatura do território nacional.

[...]

#### *Artigo 15.º*

A classificação ambiental é feita em conformidade com o ponto II do anexo 5 do Regulamento KöHÉM n.º 6/1990 (IV. 12.), relativo às exigências técnicas da colocação e da manutenção em circulação dos veículos de transporte rodoviário, em vigor desde 30 de Agosto de 2003.

[...]»

- 8 O anexo da lei relativa ao imposto automóvel fixa montantes de imposto diferentes em função das normas de emissão, do tipo de carburante utilizado e da cilindrada do motor. Esses montantes são aplicáveis segundo a tabela fixada e permanecem inalterados quer se trate da matrícula de uma viatura nova ou de uma viatura usada.
- 9 O artigo 16.º da referida lei alterou as disposições da Lei n.º I de 1988, relativa à circulação na via pública (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, a seguir «lei relativa à circulação»).
- 10 Nos termos do artigo 5.º, n.º 4, alterado, desta última lei:

«Qualquer veículo que circule com a autorização e a placa de matrícula de uma autoridade competente estrangeira pode participar no tráfego rodoviário nacional nas condições fixadas por legislação específica.»

- 11 O artigo 23.º da lei relativa à circulação dispõe:

«1. Um veículo pode ser posto em circulação — após o exame referido no n.º 3 — quando o proprietário tenha feito prova, no âmbito do procedimento administrativo, da legitimidade do seu direito de propriedade, da subscrição de um seguro de responsabilidade civil automóvel e do pagamento do imposto automóvel previsto na legislação específica.

2. A colocação em circulação dos veículos pressupõe a emissão pela administração das matrículas e do livrete e a inscrição no registo automóvel nacional.

[...]

6. O utilizador nacional do veículo deve dar início ao procedimento de colocação em circulação de um veículo que tenha uma matrícula estrangeira e se destine a ser utilizado em território nacional, o mais tardar 30 dias após a sua aquisição ou a sua importação.»

- 12 O artigo 47.º, alínea t), da lei relativa à circulação precisa que deve entender-se por «utilizador nacional»:

«um utilizador que tenha o seu domicílio, a sua residência habitual ou a sua sede no território da República da Hungria».

- 13 Em 1 de Fevereiro de 2004, paralelamente à entrada em vigor da lei relativa ao imposto automóvel, foi revogada a Lei n.º LXXVIII de 1991, relativa ao imposto sobre o consumo (a fogyasztási adóról szóló 1991. évi LXXVIII. törvény), que tinha instituído um imposto sobre o volume de negócios que incidia sobre o preço de determinados bens, entre os quais os veículos, e que devia ser pago em proveito do orçamento de Estado, por um lado, pelos fabricantes dos bens e, por outro, em caso de importação, pelos sujeitos passivos devedores de direitos aduaneiros. Por força do artigo 6.º, n.º 1, da lei relativa ao imposto sobre o consumo, este imposto não era devido quando da venda no mercado nacional de produtos usados, designadamente veículos.

**Litígios nos processos principais e questões prejudiciais***Processo C- 290/05*

- 14 Tendo comprado na Alemanha, em 2 de Maio de 2004, pelo valor de 6 000 EUR, uma viatura ligeira de passageiros usada, A. Nádásdi apresentou, em 13 de Maio de 2004, junto da Debreceni Fővámhivatal (direcção principal das alfândegas de Debrecen) um pedido de liquidação do imposto automóvel.
- 15 Por decisão de 14 de Maio de 2004, a referida autoridade fixou o imposto no montante de 150 000 HUF, o qual foi pago no mesmo dia por A. Nádásdi. Esta mesma autoridade emitiu o certificado de pagamento do imposto pelo devedor, com data de 14 de Maio de 2004.
- 16 De seguida, o Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága, ao abrigo do seu poder de fiscalização, alterou, com a sua Decisão n.º 8074/2004, de 11 de Novembro de 2004, a decisão adoptada pela Debreceni Fővámhivatal, fixando o montante do imposto automóvel devido por A. Nádásdi em 390 000 HUF, e ordenou ao devedor que pagasse o saldo de 240 000 HUF, o mais tardar, quinze dias após a referida decisão se ter tornado definitiva.
- 17 De acordo com a fundamentação da Decisão n.º 8074/2004, o montante do imposto automóvel foi revisto devido à adopção da Lei n.º XII de 2004, que alterou a Lei n.º CX de 2003, relativa ao imposto automóvel (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény módosításáról rendelkező 2004. évi XII. törvény), e que entrou em vigor em 14 de Maio de 2004, sendo as novas tarifas aplicáveis quando o certificado de pagamento do referido imposto tivesse sido emitido após a entrada em vigor da Lei n.º XII de 2004.

- 18 A. Nádásdi interpôs no órgão jurisdicional de reenvio um recurso destinado a submeter a Decisão n.º 8074/2004 a uma fiscalização jurisdicional.
- 19 Foi nestas condições que o Hajdú-Bihar Megyei Bíróság decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) O artigo 90.º, primeiro parágrafo, CE permite aos Estados-Membros manter em vigor um imposto sobre os veículos automóveis usados provenientes de outros Estados-Membros, que não tem absolutamente em conta o valor do veículo e cujo montante é determinado exclusivamente com base nas características técnicas dos automóveis (tipo de motor, cilindrada) e numa classificação em função de considerações ambientais?
- 2) Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, a Lei n.º CX de 2003, relativa ao imposto automóvel, aplicável no presente caso, é compatível com o artigo 90.º, primeiro parágrafo, CE, no que respeita aos automóveis usados importados, tendo em conta que não era necessário pagar o imposto automóvel em relação aos automóveis colocados em circulação na Hungria antes da sua entrada em vigor? »

*Processo C-333/05*

- 20 Tendo comprado na Alemanha uma viatura ligeira de passageiros usada, I. Németh deu início, em 28 de Dezembro de 2004, junto da Kecskeméti Fővárhivatal (direcção principal das alfândegas de Kecskemét) ao procedimento de liquidação do imposto automóvel. Em conformidade com o Regulamento KöHÉM n.º 6/1990, um regulamento do Ministério dos Transportes, das Comunicações e da Construção, a Bács-Kiskun Megyei Közlekedési Felügyelet (inspecção da circulação da região de Bács-Kiskun) classificou este veículo na categoria ambiental n.º 7.

- 21 A Kecskeméti Fővármivatal fixou o montante do imposto automóvel em 390 000 HUF, tendo simultaneamente em conta as características técnicas e as características ambientais do referido veículo.
- 22 Em sede de reclamação, que fora apresentada por I. Németh desta decisão, esta última foi confirmada pelo Vám- és Pénzügyiőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága, na qualidade de órgão administrativo de recurso.
- 23 I. Németh interpôs então recurso da referida decisão confirmativa para o órgão jurisdicional de reenvio. Entende que a lei relativa ao imposto automóvel viola o direito comunitário. Com efeito, este imposto constitui essencialmente um direito aduaneiro de importação e, como tal, é proibido na Comunidade Europeia, por força dos artigos 23.º CE e 25.º CE. Contudo, na hipótese de esse imposto não ser um direito aduaneiro ou um encargo de efeito equivalente, poderia ser considerado um imposto que viola os artigos 90.º CE a 93.º CE, ou então um imposto sobre o volume de negócios proibido por força do artigo 33.º da Sexta Directiva, de forma que nunca poderia ser aplicado.
- 24 Foi nestas condições que o Bács-Kiskun Megyei Bíróság decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) Um imposto de um Estado-Membro, como o imposto automóvel húngaro, deve ser considerado um direito aduaneiro ou uma medida de efeito equivalente a um direito aduaneiro?
- 2) Se a resposta à primeira questão for negativa, um imposto de um Estado-Membro, como o imposto automóvel húngaro — cujo pagamento constitui

condição prévia para o registo e para a colocação em circulação de um veículo ligeiro de passageiros —, pode, de alguma forma, ser considerado um imposto sobre a importação?

- 3) Se a resposta à segunda questão for negativa, um imposto de um Estado-Membro, como o imposto automóvel húngaro, é compatível com o disposto no artigo 90.º CE ou com o disposto no artigo 33.º da Sexta Directiva [...], ou viola o sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado?
  
- 4) No estado actual do direito comunitário, um imposto de um Estado Membro, como o imposto automóvel húngaro, é compatível com as disposições do direito comunitário quando o montante do imposto automóvel tributado sobre os veículos ligeiros de passageiros novos e usados — sem ter em conta a classificação dos veículos em função de considerações ambientais — é idêntico, não reflecte de nenhum modo a desvalorização dos veículos usados e não tem em consideração a data em que o automóvel foi colocado em circulação nem o período de tempo que esteve em circulação (legal)?»

### **Tramitação dos processos no Tribunal de Justiça**

<sup>25</sup> De acordo com o artigo 104.º, n.º 4, segundo período, do seu Regulamento de Processo, o Tribunal de Justiça, ouvida a advogada-geral, decidiu julgar sem fase oral o processo C-333/05.

<sup>26</sup> Dada a conexão entre os processos C-290/05 e C-333/05, importa, em conformidade com o artigo 43.º do Regulamento de Processo, apensá-los para efeitos do acórdão.

## Quanto à admissibilidade dos pedidos de decisão prejudicial

*Processo C-290/05*

- 27 O Governo húngaro defende que o pedido de decisão prejudicial é inadmissível. Em primeiro lugar, alega que o órgão jurisdicional de reenvio deve tomar posição sobre a questão de saber se o recorrente no processo principal devia ser sujeito ao imposto automóvel segundo as novas tarifas do mesmo. Trata-se, por natureza, de uma questão de direito interno. O despacho de reenvio não revela a razão pela qual a interpretação solicitada do direito comunitário influenciaria a resolução do litígio. As questões colocadas são hipotéticas. Em segundo lugar, o referido governo alega que o pedido de decisão prejudicial não contém uma exposição suficientemente detalhada da legislação nacional aplicável ao litígio.
- 28 A este respeito, deve recordar-se que o processo previsto no artigo 234.º CE se baseia numa separação nítida de funções entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça. Compete apenas ao juiz nacional, ao qual o litígio foi submetido e que deve assumir a responsabilidade pela decisão jurisdicional a proferir, apreciar, tendo em conta as especificidades de cada processo, tanto a necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sua decisão como a pertinência das questões que coloca ao Tribunal de Justiça. Consequentemente, desde que as questões colocadas pelo juiz nacional sejam relativas à interpretação do direito comunitário, o Tribunal de Justiça é, em princípio, obrigado a pronunciar-se (v., designadamente, acórdão de 11 Julho de 2006, Chacón Navas, C-13/05, Colect., p. I-6467, n.º 32 e a jurisprudência aí referida).
- 29 Todavia, o Tribunal de Justiça indicou igualmente que, em circunstâncias excepcionais, incumbe-lhe examinar as condições nas quais o juiz nacional recorre ao Tribunal de Justiça com vista a verificar a sua própria competência. A recusa de decisão quanto a uma questão prejudicial submetida por um órgão jurisdicional nacional só é possível quando é manifesto que a interpretação do direito comunitário solicitada não tem qualquer relação com a realidade ou com o objecto

do litígio no processo principal, quando o problema tem natureza hipotética ou ainda quando o Tribunal de Justiça não dispõe dos elementos de facto e de direito necessários para responder utilmente às questões que lhe são colocadas (acórdão Chacón Navas, já referido, n.º 33 e a jurisprudência aí referida).

- 30 A necessidade de se chegar a uma interpretação do direito comunitário que seja útil ao órgão jurisdicional nacional exige que este defina o quadro factual e legal em que se inscrevem as questões que coloca ou que, pelo menos, explique as hipóteses factuais em que assentam estas questões (v. acórdãos de 11 de Setembro de 2003, *Altair Chimica*, C-207/01, Colect., p. I-8875, n.º 24, e de 12 de Abril de 2005, *Keller*, C-145/03, Colect., p. I-2529, n.º 29).
- 31 Neste caso, há que observar, antes de mais, que o Tribunal de Justiça dispõe de elementos suficientes para poder responder utilmente às questões colocadas pelo órgão jurisdicional de reenvio, sem que seja necessário obter informações mais detalhadas relativas à legislação nacional aplicável ao litígio no processo principal.
- 32 No que diz respeito às razões pelas quais as questões foram colocadas, o órgão jurisdicional de reenvio refere que, se bem que A. Nádásdi não alegue que a lei relativa ao imposto automóvel viola o direito comunitário, em matéria de viaturas usadas que foram importadas deve aplicar-se oficiosamente o direito comunitário. Resulta desta explicação que o referido órgão jurisdicional pretende fiscalizar à luz do direito comunitário a legalidade da Decisão n.º 8074/2004, em causa no processo principal. Assim, não se pode sustentar que as questões colocadas têm natureza hipotética.
- 33 Por conseguinte, o pedido de decisão prejudicial deve ser considerado admissível.

*Processo C-333/05*

- 34 O Governo húngaro põe em causa a admissibilidade das segunda a quarta questões, invocando a circunstância de o órgão jurisdicional de reenvio não ter indicado as razões de facto e de direito pelas quais considera necessário submeter estas questões ao Tribunal de Justiça.
- 35 Não obstante, o referido órgão jurisdicional declarou que, se o Tribunal de Justiça der uma resposta positiva às questões colocadas pela recorrente no processo principal, poderá julgar o seu pedido procedente e que, caso contrário, deverá julgá-lo improcedente.
- 36 Por este motivo, as dúvidas do Governo húngaro não têm fundamento e, conseqüentemente, o pedido de decisão prejudicial deve ser considerado admissível.

**Quanto às questões prejudiciais***Quanto às primeira e segunda questões no processo C-333/05*

- 37 Através da sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta essencialmente se um imposto como o instituído pela lei relativa ao imposto automóvel constitui um direito aduaneiro de importação ou um encargo de efeito equivalente na acepção dos artigos 23.º CE e 25.º CE. A segunda questão deve ser entendida no sentido de que o referido órgão jurisdicional pretende saber se esse imposto é um imposto sobre a importação proibido por essas disposições. Assim, esta segunda questão diz respeito ao mesmo problema submetido ao Tribunal de Justiça com a primeira questão. Com efeito, um imposto sobre a importação integra a categoria dos encargos de efeito equivalente na acepção das referidas disposições.

- 38 Um imposto como o imposto automóvel não é um direito aduaneiro propriamente dito.
- 39 No que diz respeito à questão de saber se é abrangido pelo conceito de encargos de efeito equivalente, resulta de jurisprudência assente que qualquer encargo pecuniário unilateralmente imposto, sejam quais forem as suas denominação e técnica, e que onere as mercadorias pelo facto de passarem a fronteira, quando não seja um direito aduaneiro propriamente dito, constitui um encargo de efeito equivalente na acepção dos artigos 23.º CE e 25.º CE (v., designadamente, acórdãos de 17 de Julho de 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, Colect., p. I-4085, n.º 20, e de 2 de Abril de 1998, Outokumpu, C-213/96, Colect., p. I-1777, n.º 20).
- 40 Um imposto como o instituído pela lei relativa ao imposto automóvel não é cobrado devido à passagem da fronteira do Estado-Membro que aplica este imposto, mas quando do registo do veículo no território deste Estado com vista à sua colocação em circulação.
- 41 Este imposto faz parte do regime geral de imposições internas aplicadas às mercadorias e deve, por este motivo, ser apreciado à luz do artigo 90.º CE.
- 42 Por conseguinte, há que responder às primeira e segunda questões colocadas no processo C-333/05 que um imposto como o instituído pela lei relativa ao imposto automóvel, que não incide sobre as viaturas automóveis ligeiras de passageiros por estas passarem a fronteira, não constitui um direito aduaneiro de importação ou um encargo de efeito equivalente na acepção dos artigos 23.º CE e 25.º CE.

*Quanto às questões no processo C-290/0, bem como à primeira parte da terceira questão e à quarta questão no processo C-333/05*

- 43 Através destas questões, os órgãos jurisdicionais de reenvio perguntam, no essencial, se o artigo 90.º, primeiro parágrafo, CE deve ser interpretado no sentido que se opõe a um imposto da natureza do instituído pela lei relativa ao imposto automóvel.
- 44 Observam, a esse respeito, que este imposto não é exigido relativamente às viaturas que tenham sido postas em circulação na Hungria antes da entrada em vigor da referida lei (segunda questão no processo C-290/05), que este imposto é totalmente independente do valor dos veículos, visto que o seu montante é exclusivamente determinado em função das características técnicas dos mesmos (tipo de motor, cilindrada) bem como da sua classificação ambiental (primeira questão no processo C-290/05), e que esse montante em nada reflecte a diminuição do valor dos veículos usados e é totalmente independente do período de tempo em que o veículo esteve em circulação (quarta questão no processo C-333/05).
- 45 Como já foi decidido pelo Tribunal de Justiça, o artigo 90.º CE constitui, no sistema do Tratado CE, um complemento das disposições relativas à supressão dos direitos aduaneiros e dos encargos de efeito equivalente. Essa disposição tem por objectivo assegurar a livre circulação de mercadorias entre os Estados-Membros em condições normais de concorrência, através da eliminação de qualquer forma de protecção que possa resultar da aplicação de imposições internas discriminatórias relativamente a produtos originários de outros Estados-Membros (acórdão de 15 de Junho de 2006, *Air Liquide Industries Belgium*, C-393/04 e C-41/05, Colect., p. I-5293, n.º 55 e a jurisprudência aí referida).
- 46 Em matéria de tributação de veículos automóveis usados importados, o Tribunal de Justiça considerou igualmente que o artigo 90.º CE visa garantir a perfeita neutralidade das imposições internas no que se refere à concorrência entre os produtos que já se encontram no mercado nacional e os produtos importados (v. acórdão *Weigel*, C-387/01, Colect., p. I-4981, n.º 66 e a jurisprudência aí referida).

47 Nos termos de jurisprudência bem assente, há violação do artigo 90.º, primeiro parágrafo, CE sempre que a imposição que incide sobre o produto importado e a que incide sobre o produto nacional similar são calculadas de forma diferente e segundo modalidades diferentes que conduzam, ainda que apenas em certos casos, a uma tributação superior do produto importado (v. acórdão Weigel, já referido, n.º 67 e a jurisprudência aí referida). Contudo, mesmo que não estejam reunidas as condições de uma discriminação directa dessa natureza, uma imposição pode ser indirectamente discriminatória em razão dos seus efeitos.

48 A fim de garantir a neutralidade das imposições internas relativamente à concorrência entre os veículos automóveis usados que já se encontram no mercado nacional e os veículos similares importados, há que comparar os efeitos do imposto automóvel que incide sobre os veículos usados recentemente importados a partir de um Estado-Membro diferente da República da Hungria com os do imposto automóvel residual que onera os veículos usados similares registados na Hungria e que, por esse facto, já foram sujeitos ao mesmo imposto.

49 Não seria relevante fazer uma comparação com os veículos usados postos em circulação na Hungria antes da entrada em vigor da lei relativa ao imposto automóvel. O artigo 90.º CE não tem por finalidade impedir um Estado-Membro de introduzir novos impostos ou de alterar a taxa ou a base de cálculo dos impostos existentes.

50 Resulta do antecedente que o facto, invocado pelo Governo húngaro, de existirem veículos usados anteriormente registados na Hungria cujo valor comercial inclui o montante do imposto sobre o consumo residual também não é relevante.

51 No que concerne aos critérios que podem ser utilizados para o cálculo de um imposto, há que recordar que o direito comunitário, no estado actual da sua evolução, não limita a liberdade de cada Estado-Membro estabelecer um sistema de

tributação diferenciado para certos produtos, ainda que similares na acepção do artigo 90.º, primeiro parágrafo, CE, em função de critérios objectivos, como sejam a natureza das matérias-primas utilizadas ou os processos de produção aplicados. Contudo, tais diferenciações só são compatíveis com o direito comunitário se prosseguirem objectivos compatíveis, também eles, com as exigências do Tratado e do direito derivado e se as suas modalidades forem de molde a evitar qualquer forma de discriminação, directa ou indirecta, das importações provenientes dos outros Estados-Membros, ou de protecção em favor de produções nacionais concorrentes (acórdão Outokumpu, já referido, n.º 30).

52 No âmbito de um regime relativo ao imposto automóvel, critérios como o tipo de motor, a cilindrada e uma classificação assente em considerações ambientais constituem critérios objectivos. Daí poderem ser utilizados num regime desses. Em compensação, não é exigível que o montante do imposto esteja relacionado com o preço do veículo.

53 Contudo, um imposto automóvel não deve onerar mais os produtos provenientes de outros Estados-Membros do que os produtos nacionais similares.

54 Ora, um veículo novo relativamente ao qual o imposto automóvel foi pago na Hungria perde, com o decorrer do tempo, uma parte do seu valor de mercado. Assim, diminui, na mesma medida, o montante do imposto automóvel compreendido no valor residual do veículo. Sendo um veículo usado, só pode ser vendido por uma percentagem do valor inicial, percentagem que engloba o montante residual do imposto automóvel.

55 Ora, resulta dos autos remetidos ao Tribunal de Justiça pelos órgãos jurisdicionais de reenvio que um veículo do mesmo modelo e de antiguidade, quilometragem e outras características idênticas, comprado em segunda mão noutra Estado-Membro

e registado na Hungria será, contudo, sujeito a 100% do imposto automóvel aplicável a um veículo dessa categoria. Por conseguinte, o referido imposto onera mais os veículos usados importados do que os veículos usados similares já registados na Hungria e sujeitos ao mesmo imposto.

56 Assim, não obstante o carácter ambiental do objectivo e do fundamento do imposto automóvel e mesmo não tendo estes qualquer relação com o valor de mercado do veículo, o artigo 90.º, primeiro parágrafo, CE exige que seja tida em conta a depreciação dos veículos usados que são objecto de tributação, visto que esse imposto se caracteriza por ser apenas cobrado uma vez quando do primeiro registo do veículo para efeitos da sua utilização no Estado-Membro em causa e por ser desta forma incorporado no referido valor.

57 Decorre das considerações que precedem que há que responder às questões colocadas no processo C-290/05 bem como à primeira parte da terceira questão e à quarta questão no processo C-333/05 que o artigo 90.º, primeiro parágrafo, CE deve ser interpretado no sentido de que se opõe a um imposto como o instituído pela lei relativa ao imposto automóvel, na medida

- em que seja cobrado sobre os veículos usados quando da sua primeira colocação em circulação no território de um Estado-Membro e
- em que o seu montante, exclusivamente determinado em função das características técnicas dos veículos (tipo de motor, cilindrada) e da sua classificação ambiental, seja calculado sem ter em conta a depreciação dos mesmos, de tal forma que, quando se aplique a veículos usados importados de outros Estados-Membros, ultrapasse o montante do referido imposto contido no valor residual de veículos usados similares que já foram registados no Estado-Membro de importação.

Não é relevante proceder a uma comparação com os veículos usados postos em circulação no Estado-Membro em questão antes da introdução desse imposto.

*Quanto à segunda parte da terceira questão no processo C-333/05*

58 O imposto automóvel em causa no processo principal não constitui um imposto sobre o volume de negócios, na acepção do artigo 33.º da Sexta Directiva. Com efeito, a sua base de cálculo não é o volume de negócios. Também não dá origem, nas trocas comerciais entre os Estados-Membros, a formalidades relacionadas com a passagem de uma fronteira.

59 Consequentemente, um imposto dessa natureza não é proibido por força do artigo 33.º da Sexta Directiva.

60 Há, por isso, que responder à segunda parte da terceira questão que o artigo 33.º da Sexta Directiva não se opõe à cobrança de um imposto como o instituído pela lei relativa ao imposto automóvel, cuja base de cálculo não é o volume de negócios e que não dá origem, nas trocas comerciais entre os Estados-Membros, a formalidades relacionadas com a passagem de uma fronteira.

**Quanto à limitação dos efeitos do presente acórdão no tempo**

61 Para a hipótese de o acórdão a proferir decidir que um imposto como o instituído pela lei relativa ao imposto automóvel é incompatível com o artigo 90.º, primeiro parágrafo, CE, o Governo húngaro pediu ao Tribunal de Justiça, na audiência do processo C-290/05, que limitasse os efeitos do seu acórdão no tempo. Nas observações escritas que apresentou ao Tribunal de Justiça no mesmo processo, o Governo polaco fez uma sugestão no mesmo sentido.

- 62 De acordo com jurisprudência assente, a interpretação que o Tribunal de Justiça faz de uma norma de direito comunitário, no exercício da competência que lhe é conferida pelo artigo 234.º CE, esclarece e precisa, sempre que seja necessário, o significado e o alcance dessa norma, tal como deve ou deveria ter sido entendida e aplicada desde o momento da sua entrada em vigor. Donde se conclui que a norma assim interpretada pode e deve ser aplicada pelo juiz mesmo às relações jurídicas nascidas e constituídas antes de ser proferido o acórdão que se pronuncie sobre o pedido de interpretação, se se encontrarem também reunidas as condições que permitam submeter aos órgãos jurisdicionais competentes um litígio relativo à aplicação da referida norma (v., designadamente, acórdãos de 2 de Fevereiro de 1988, Blaizot, 24/86, Colect., p. 379, n.º 27; de 15 de Dezembro de 1995, Bosman, C-415/93, Colect., p. I-4921, n.º 141, bem como de 10 de Janeiro de 2006, Skov e Bilka, C-402/03, Colect., p. I-199, n.º 50).
- 63 A este respeito, há que lembrar que só a título excepcional o Tribunal de Justiça pode, em aplicação do princípio geral da segurança jurídica inerente à ordem jurídica comunitária, ser levado a limitar a possibilidade de qualquer interessado invocar uma disposição interpretada pelo Tribunal para pôr em causa relações jurídicas estabelecidas de boa fé. Para que se possa decidir por esta limitação é necessário que se encontrem preenchidos dois critérios essenciais, ou seja, a boa fé dos meios interessados e o risco de perturbações graves (v., designadamente, acórdãos de 28 de Setembro de 1994, Vroege, C-57/93, Colect., p. I-4541, n.º 21; de 12 de Outubro de 2000, Cooke, C-372/98, Colect., p. I-8683, n.º 42, bem como Skov e Bilka, já referido, n.º 51).
- 64 No que se refere ao risco de perturbações graves, o Governo húngaro apresentou, na audiência, dados numéricos relativos ao período compreendido entre 1 de Maio de 2004, data da adesão da República da Hungria à União Europeia, e 31 de Dezembro de 2005, ou seja, um período de 20 meses. Durante este período, foram introduzidos 81 612 veículos usados provenientes de outros Estados-Membros no território da República da Hungria. O Governo húngaro avaliou o montante total das receitas provenientes do imposto automóvel cobrado por esses veículos em cerca de 116 milhões de euros. Admitiu que não se teria de reembolsar a totalidade deste valor, mas unicamente o montante correspondente ao imposto cobrado em excesso sobre os referidos veículos, tendo em conta a depreciação dos mesmos.

- 65 Contudo, o referido governo, por um lado, salientou os custos administrativos da apreciação caso a caso necessária para efectuar o reembolso do referido imposto cobrado em excesso, custos que seriam provavelmente superiores ao montante total dos valores reembolsáveis, e, por outro, sublinhou as consideráveis dificuldades de identificação de todas as pessoas susceptíveis de beneficiar de um reembolso.
- 66 Na audiência, foi revelado que, a partir de 1 de Janeiro de 2006, foi introduzida uma tabela de redução do montante do imposto automóvel, sendo as reduções determinadas em função do número de meses decorridos entre a data da primeira colocação em circulação do veículo e a da instauração do procedimento administrativo de liquidação desse mesmo imposto.
- 67 Nestas condições, a apreciação da questão de saber se, no presente caso, existe um risco de perturbações graves pode limitar-se ao período de 1 de Maio de 2004 a 31 de Dezembro de 2005.
- 68 O montante a reembolsar não é tão elevado que leve a que o reembolso, enquanto tal, possa acarretar repercussões económicas graves susceptíveis de justificar uma limitação dos efeitos do presente acórdão no tempo.
- 69 No que respeita aos custos administrativos, o direito comunitário exige unicamente que o Estado-Membro reembolse o montante cobrado em excesso em conformidade com as regras do direito nacional, desde que os princípios da equivalência e da efectividade sejam respeitados (v., neste sentido, designadamente, acórdãos de 15 de Setembro de 1998, Edis, C-231/96, Colect., p. I-4951, n.<sup>os</sup> 19, 20 e 34, bem como de 17 de Junho de 2004, Recheio — Cash & Carry, C-30/02, Colect., p. I-6051, n.<sup>os</sup> 17, 18 e 20).

- 70 Por conseguinte, há que concluir que o segundo critério, referido no n.º 63 do presente acórdão e relativo ao risco de perturbações graves, não está preenchido.
- 71 Nestas condições, não é necessário verificar se o critério relativo à boa fé dos meios interessados está preenchido.
- 72 Resulta destas considerações que não há que limitar os efeitos do presente acórdão no tempo.

### **Quanto às despesas**

- 73 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Primeira Secção) declara:

- 1) Um imposto como o instituído pela Lei n.º CX de 2003, relativa ao imposto automóvel (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény), que não incide sobre as viaturas automóveis ligeiras de passageiros por estas passarem a fronteira, não constitui um direito aduaneiro de importação ou um encargo de efeito equivalente na acepção dos artigos 23.º CE e 25.º CE.**

**2) O artigo 90.º, primeiro parágrafo, CE deve ser interpretado no sentido de que se opõe a um imposto como o instituído pela lei relativa ao imposto automóvel, na medida**

- em que seja cobrado sobre os veículos usados quando da sua primeira colocação em circulação no território de um Estado-Membro e
  
- em que o seu montante, exclusivamente determinado em função das características técnicas dos veículos (tipo de motor, cilindrada) e da sua classificação ambiental, seja calculado sem ter em conta a depreciação dos mesmos, de tal forma que, quando se aplique a veículos usados importados de outros Estados-Membros, ultrapasse o montante do referido imposto contido no valor residual de veículos usados similares que já foram registados no Estado-Membro de importação.

**Não é relevante proceder a uma comparação com os veículos usados postos em circulação no Estado-Membro em questão antes da introdução desse imposto.**

**3) O artigo 33.º da Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios — Sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme, não se opõe à cobrança de um imposto como o instituído pela lei relativa ao imposto automóvel, cuja base de cálculo não é o volume de negócios e que não dá origem, nas trocas comerciais entre os Estados-Membros, a formalidades relacionadas com a passagem de uma fronteira.**

Assinaturas