

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

16. juuli 1992^{*}

EMÜ asutamislepingu artiklite 12 ja 95 tõlgendamine – Mootorsõidukimaks

[...]

Kohtuasjas C-343/90,

mille esemeks on Euroopa Kohtule EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel Portugali Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto esitatud eelotsusetaotlus, millega soovitakse saada eelotsust nimetatud kohtus pooleli olevas menetluses järgmiste poolte vahel:

Manuel José Lourenço Dias

ja

Director da Alfândega do Porto,

EMÜ asutamislepingu artiklite 12 ja 95 tõlgendamise kohta,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja esimees R. Joliet, kohtunikud G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias ja M. Zuleeg,

kohtujurist: G. Tesauro,

kohtusekretär: vanemametnik H.A. Rühl,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto prokuröri nimel Isabel Aguiar,

^{*} Kohtumenetluse keel: portugali.

– Portugali valitsuse nimel Euroopa ühenduste asjade osakonna õigustalituse juhataja Luís Fernandes ja Euroopa Ühenduste peadirektoraadi õigustalituse õigusnõunik Maria Luísa Duarte,

– Ühendkuningriigi nimel esindaja Treasury Solicitor's Department'ist Hussein A. Kaya,

– Euroopa Ühenduste Komisjoni nimel esindajad selle õigustalitusest õigusnõunik António Caeiro ja Daniel Calleja Crespo,

arvestades suuliseks menetluseks koostatud ettekannet,

kuulanud 20. veebruari 1992. aasta istungil ära Portugali valitsuse ja komisjoni suulised märkused,

kuulanud 31. märtsi 1992. aasta istungil ära kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

Põhjendused

1. 18. oktoobri 1990. aasta otsuses, mis edastati Euroopa Kohtule 16. novembril 1990. aastal, taotles Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Oporto Tollikohus, Portugal) Euroopa Kohtult eelotsust EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel kaheksas küsimuses tollimaksudega samaväärse toimega imporditollimakse ja diskrimineerivaid riigimakse käsitlevate EMÜ asutamislepingu sätete tõlgendamise kohta, et hinnata mootorsõidukimaksu kehtestamiseks vastu võetud riigisiseste õigusaktide vastavust ühenduse õigusele.

2. Need küsimused tekkisid Manuel José Lourenço Diase ja Director da Alfândega do Porto (Oporto Tolliameti direktor) vahelises menetluses. Viimane süüdistas Lourenço Diast mootorsõiduki teatavate tehniliste omaduste muutmises, tasumata maksu, mis sellise muutmise eest tuleb tasuda.

3. Kõnealune maks on kehtestatud 10. mai 1989. aasta dekreetseadusega nr 152 (Diário da República, I seeria, nr 107, 10. mai 1989, lk 1858, edaspidi „dekreetseadus”). Seda kogutakse põhimõtteliselt kõikide mootorsõidukite eest, mis on kas Portugali imporditud või kohapeal kokku monteeritud või toodetud. Dekreetseaduse artikli 2 lõikes 2 ette nähtud

erandi kohaselt käsitatakse aga sõidukeid, millel on kaubaruum juhi ja reisijate salongist püsivalt paigaldatud paneeliga eraldatud ja milles kaubaruumile on paigaldatud põrand kui „kergekaubaveokeid”, mida võib Portugali importida maksuvabalt.

4. Eelotsusetaotlusest selgub, et põhikohtuasjas kõne all olnud sõiduki importis 1989. aasta novembris Prantsusmaalt Portugali Portugali õiguse kohaselt asutatud äriühing Automóveis Citroën SA. Sõiduk oli sel ajal varustatud püsivalt paigaldatud eralduspaneeliga ja täies ulatuses katva põrandaga. Selle tulemusena importijalt mootorsõidukimaksu ei nõutud.

5. 31. detsembril 1989 müüs Automóveis Citroën SA sõiduki Lourenço Diase tööandjale, kes registreeris selle esmakordselt 2. jaanuaril 1990 „kaubaveo tüüpi kergesõidukina”. Mõni kuu hiljem, 1990. aasta juulis, peatas Oporto politsei nimetatud sõiduki, mida juhtis oma tööandja eest Lourenço Dias, ja politsei avastas, et eralduspaneel on eemaldatud. Politsei leidis, et sõiduk oli muutunud selle tulemusena dekreetseaduse kohaselt „reisijaveoks mõeldud või mitmeotstarbeliseks kergemootorsõidukiks” ning seega, et sellelt oleks pidanud tasuma mootorsõidukimaksu.

6. Dekreetseaduse artikli 1 lõike 2 kohaselt tuleb mootorsõidukimaksu tasuda ka kergekaubaveokitelt, mis on pärast ringluse laskmist muudetud reisijaveokiteks või mitmeotstarbelisteks reisija- ja kaubaveokiteks.

7. Director da Alfândega do Porto süüdistas muudatuse tegemises Lourenço Diast ja määras talle trahvi tollipettuse eest dekreetseaduse artikli 11 rikkumise tõttu, kuna sõiduki tollivormistuse otstarbel liigitamist määravate omaduste muutmist ei olnud deklareeritud.

8. Hr Lourenço Dias vaidlustas selle ja esitas Tribunal Fiscal Aduaneiro'sse hagi, milles taotles enda trahvist vabastamist.

9. Nimetatud kohus pidas vajalikuks esitada Euroopa Kohtule eelotsuse saamiseks kaheksa küsimust EMÜ asutamislepingu artiklite 12 ja 95 tõlgendamise kohta. Küsimused olid järgmised:

„1) Kas EMÜ asutamislepingu artikli 95 esimese lõiguga lubatakse Portugalil koguda mootorsõidukimaksu („IA”) ühendusest imporditud kasutatud mootorsõidukitelt, vabastades samal ajal maksust Portugalis ostetud kasutatud sõidukid?

2) Kas EMÜ asutamislepingu artikli 95 teise lõiguga lubatakse kohaldada Portugali mootorsõidukimaksu määrade tabeli alusel, milles määr alates teatavast silindrimahust järsult tõuseb sõidukite puhul, mida Portugalis kokku ei monteerita ega toodeta, puudutades ainult imporditud sõidukeid?

3) Kas EMÜ asutamislepingu artikliga 95 on Portugalil lubatud tagada või püüda tagada, et ostetaks ainult ökonoomseid mootorsõidukite mudelid silindrimahuga 801–1500 cm³, vähendades selle silindrimahuga sõidukite puhul mootorsõidukimaksu?

4) Kas EMÜ asutamislepingu artikli 95 teise lõiguga on lubatud kehtestada mootorsõidukitele imporditollimaksu, mis erineb maksukogumisviisi ja makseperioodi poolest maksust, mida kogutakse Portugalis toodetavatelt sõidukitelt?

5) Kas EMÜ asutamislepingu artikli 95 teise lõiguga lubatakse Portugalil kehtestada piirangut imporditud sõidukite ringlusele, kehtestamata sama piirangut Portugalis kokkumonteeritud või toodetud sõidukitele, võttes arvesse, et sõidukid ei tohi olla pärast riiki toomist ringluses kauem kui 48 tundi?

6) Kas EMÜ asutamislepingu artikli 95 teise lõiguga lubatakse Portugalil määrata tähtaeg dokumentide esitamiseks sõiduki importimise kohta pädevale tolliametile, kehtestamata tähtaega asjakohaste tollidokumentide esitamiseks Portugalis kokkumonteeritud või toodetud sõidukite puhul?

7) Kas EMÜ asutamislepingu artikliga 95 lubatakse Portugalil vabastada „uunikumautode“ importijaid mootorsõidukimaksust, kui need sõidukid vastavad teatavatele tingimustele, mille hulka kuulub subjektiivne hindamine?

8) Kui liikmesriik kehtestab vahetult enne Euroopa Majandusühendusega ühinemist teatavatele tarbekaupadele riigimaksu, mida ei koguta mitte ainult ühendusest imporditud toodetelt, vaid ka väidetavalt selles riigis valmistatud toodetelt, mida tegelikult selles riigis ei toodeta, või kui toodetakse, siis nii väikestes kogustes, et see turgu ei mõjuta, kas sellega rikutakse siis varjatult EMÜ asutamislepingu artiklit 95? Kui see on nii, kas see maks on käsitatav tollimaksuga samaväärse toimega maksuna, mis on EMÜ asutamislepingu artikliga 12 vastuolus?”

10. Täpsemad andmed asjaomaste õigusaktide, kohtuasjade faktiliste asjaolude, menetluse käigu ning poolte väidete ja argumentide kohta on esitatud suuliseks menetluseks koostatud ettekandes ning edaspidi mainitakse või käsitletakse neid niivõrd, kui see on vajalik Euroopa Kohtu põhjenduste selgitamiseks.

11. Algatuseks tuleb märkida, et kõik Euroopa Kohtule märkusi esitanud pooled seavad kahtluse alla kõikide või vähemalt teatavate küsimuste asjakohasuse kohtuasjas siseriiklikus kohtus otsuse vastuvõtmiseks.

12. Portugali valitsus väidab nimelt, et siseriiklikus kohtus oli kohtuvaidluse ainus alus „reisijateveoks või mitmeotstarbeliseks kasutamiseks mõeldud kergemootorsõidukite” eristamine riigi maksusüsteemis „kaubaveoks mõeldud kergemootorsõidukitest”, ning et ükski esitatud küsimus seda erinevust ei puuduta.

13. Seoses sellega on vaja korrata ja selgitada mitut põhimõtet, mis on seotud Euroopa Kohtu pädevusega asutamislepingu artikli 177 kohaselt.

14. Euroopa Kohus on järjekindlalt sedastanud (vt eelkõige kohtuasja 16/65: *Schwarze v Einfuhr- und Vorratsstelle Getreide*, EKL 1965, lk 877 ja hiljutist kohtuasja C-147/91: kriminaalmenetluses *Ferrer Ladereri* vastu; EKL 1992, lk I-4097, punkt 6), et asutamislepingu artiklis 177 sätestatud menetlus on Euroopa Kohtu ja siseriiklike kohtute vahelise koostöö vahend.

15. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt (vt eelkõige kohtuasja 83/78: *Pigs Marketing Board v Redmond*, EKL 1978, lk 2347, punkt 25 ja hiljutist kohtuasja C-186/90: *Durighello v INPS*, EKL 1991, lk I-5773, punkt 8) on selle koostöö raames siseriiklikul kohtul, mis on ainsana kohtuasja asjaoludest otseselt teadlik, kohtuasja eripära arvesse võttes kõige parem hinnata, kas ta vajab otsuse vastuvõtmiseks eelotsust.

16. Seega, kuna siseriikliku kohtu esitatud küsimused puudutavad ühenduse õigusnormi tõlgendamist, on Euroopa Kohus põhimõtteliselt kohustatud otsuse vastu võtma (vt kohtuasja C-231/89 *Gmurzynska-Bischer v Oberfinanzdirektion Köln* (1990) EKL I-4003, 20. punkt).

17. Hoolimata sellest leidis Euroopa Kohus kohtuasjas 244/80: *Foglia v Novello*, EKL 1981, lk 3045, punktis 21, et Euroopa Kohus peab oma pädevuse kindlaksmääramiseks uurima, millistes tingimustes siseriiklik kohus on eelotsusetaotluse esitanud. Eelotsusemenetluses peab valitsema koostöövaim, mille kohaselt siseriiklik kohus peab võtma arvesse Euroopa Kohtule usaldatud ülesannet, mis seisneb kaasaaitamises õigusemõistmisele liikmesriikides, mitte aga nõuandvate arvamuste avaldamises üldistes ja hüpoteetilistes küsimustes (eelmainitud kohtuasi *Foglia v Novello*, punktid 18 ja 20, ja kohtuasi 149/82: *Robards v kindlustusametnik*, EKL 1983, lk 171, punkt 19).

18. Seda ülesannet silmas pidades leiab Euroopa Kohus, et ta ei saa siseriiklikus kohtus tekkinud küsimuse kohta eelotsust vastu võtta, kui taotletav tõlgendus on muu hulgas seotud meetmetega, mida ühenduse institutsioonid ei ole veel vastu võtnud (vt kohtuasja 93/78: *Mattheus v Doego*, EKL 1978, lk 2203, punkt 8), kohtus läbiviidud menetlus, mille põhjal eelotsusetaotlus on esitatud, on juba lõpetatud (vt kohtuasja 338/85: *Pardini v Ministero del commercio con l' estero*, EKL 1988, lk 2041, punkt 11) või siseriikliku kohtu poolt taotletav ühenduse õiguse tõlgendus või ühenduse õigusnormi kehtivuse uurimine ei ole põhikohtuasja

tegelike asjaolude ja esemega seotud (kohtuasi 126/80: *Salonia v Poidomani ja Giglio*, EKL 1981, lk 1563, punkt 6 ja hiljuti eelnimetatud *Durighello*, punkt 9).

19. Samuti tuleb arvestada, et võimaldamaks Euroopa Kohtul ühenduse õigust tõlgendada nii, et sellest oleks kasu, peaks siseriiklik kohus enne Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse esitamist kohtuasja asjaolud kindlaks määrama ja lahendama puhtalt siseriikliku õigusega seotud küsimused (vt liidetud kohtuasju 36 ja 71/80: *Irish Creamery Milk Suppliers Association v Iirimaa*, EKL 1981, lk 735, punkt 6). Sama oluline on, et siseriiklik kohus põhjendaks, miks tema küsimustele vastamine on tema otsuse vastuvõtmiseks oluline (vt eelkõige eelmainitud *Foglia v Novello*, punkt 17, ja hilisemad liidetud kohtuasjad 98, 162 ja 258/85: *Bertini v Regione Lazio*, EKL 1986, lk 1885, punkt 6).

20. Seda teavet omades on Euroopa Kohtul võimalik kindlaks määrata, kas taotletav ühenduse õiguse tõlgendus on seotud põhikohtuasja asjaolude ja esemega. Kui näib, et tõstatatud küsimus ei ole selgelt seotud kohtuasjas otsuse vastuvõtmisega, peab Euroopa Kohus teatama, et ei ole vaja jätkata menetlust otsuse vastuvõtmiseks.

21. Neid suuniseid arvestades tuleb vaadelda vastuväiteid, mille kohaselt Euroopa Kohtule käesoleval juhul eelotsuse saamiseks esitatud küsimustel puudub seos tegeliku vaidlusega, mille kohta siseriiklik kohus peab otsusetegema.

22. Seoses sellega tuleb võtta arvesse kolme asjaolu. Kõigepealt näib siseriikliku kohtu esitatud dokumentide ja prokuröri märkustele lisatud dokumendi põhjal, et sõiduk, mille muutmise tulemusena hagi esitati, oli uus, toodetud ja ostetud 1989. aastal, ja selle silindrimaht oli 1360 cm³. Teiseks, mis puutub siseriiklikku õigusesse, siis Portugali valitsus teatas istungil Euroopa Kohtule, et kõnealune eralduspaneel oli varsti pärast selle eemaldamise avastamist tagasi pandud, mootorsõidukimaksu ei pea tasuma ning siseriiklik kohus peab määrama ainult kindlaks võimaliku tasutava trahvisumma suuruse, mille õiguslikuks aluseks on muud õigusnormid, mitte dekreetseadus. Kolmandaks väljendab siseriiklik kohus kahtlust dekreetseaduse teatavate sätete vastavuse suhtes ühenduse õigusega, kuid ei ole Euroopa Kohtule teatanud, kuidas neid sätteid kavatsetakse pooleliolevas menetluses kohaldada.

23. Neid kaalutlusi silmas pidades on vaja kõigepealt vaadelda siseriikliku kohtu esimest, kolmandat, neljandat, viiendat, kuuendat ja seitsmendat küsimust.

Küsimus erineva maksusüsteemi kohaldamise kohta imporditud kasutatud sõidukite ja Portugalis registreeritud kasutatud sõidukite suhtes

24. Siseriiklik kohus soovib oma esimese küsimusega teada, kas artikli 95 esimese lõiguga on liikmesriigil keelatud kehtestada teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukite

suhtes mootorsõidukimaksu, kui seda ei koguta kasutatud sõidukitelt, mis on imporditud uuea või on algselt kokku monteeritud või toodetud Portugalis.

25. Piisab, kui seoses sellega meenutada, et põhikohtuasja aluseks olnud mootorsõiduk imporditi ja osteti uuea.

Küsimus soodustuste kohta, mille eesmärk on ajendada ostma teatava silindrimahuga sõidukeid

26. Siseriiklik kohus soovib oma kolmanda küsimusega teada, kas artikliga 95 keelatakse liikmesriigil maksusumma vähendamise teel soodustada silindrimahuga 801–1500 cm³ sõidukite ostmist, võrreldes suurema silindrimahuga sõidukitega.

27. See küsimus on seotud dekreetseaduse lisa sisalduva tabeliga.

28. Isegi kui Lourenço Diase sõidukit ei oleks „kergekaubaveokina” maksust vabastatud, oleks sellelt makstavat maksu vähendatud, kuna selle silindrimaht on 1360 cm³.

Küsimus mootorsõidukimaksu erinevate maksumääraegade kohta olenevalt sellest, kas sõiduk on imporditud või toodetud oma riigis

29. Oma neljanda küsimusega soovib siseriiklik kohus teada, kas asutamislepingu artikli 95 teise lõiguga on liikmesriigil lubatud kehtestada mootorsõidukimaksu tasumiseks erinevaid tähtaegu ja erinevaid maksukogumisviise olenevalt sellest, kas sõiduk on imporditud või selles liikmesriigis toodetud.

30. See küsimus on seotud dekreetseaduse artikliga 4, milles nähakse ette, et Portugalis kokku monteeritud või kokkumonteeritult imporditud sõidukitelt, mida kavatsetakse riigis müüa, tuleb maks tasuda tollivõla ja imporditollimaksude hilinemisega tasumise üldeeskirjade kohaselt. Artiklis 4 sätestatakse ka, et kui mootorsõidukite tootmisel riigis on kasutatud riigis toodetud või sellistena käsitatavaid komponente või kui sõidukeid on artikli 1 lõike 2 tähenduses muudetud, esitatakse taotlus maksu määramiseks ja tasumiseks asjaomasele tollidirektoraadile mootorsõidukimaksu vormil.

31. Siseriiklik kohus järeldeb sellest, et imporditud sõidukite eest tuleb mootorsõidukimaks põhimõtteliselt tasuda kümne päeva jooksul alates võlgnetava summa teatamisest nõukogu 14. juuni 1984. aasta määruse (EMÜ) nr 1854/89 tollivõlast tulenevate impordi- või eksporditollimaksu summade kohta arvestuskande tegemise ja nende summade tasumise tingimuste kohta artikli 8 kohaselt (EÜT 1989 L 186, lk 1). Ta märgib, et Portugalis toodetud sõidukite puhul ei ole maksetähtaega kehtestatud.

32. Nagu Ühendkuningriik õigesti märgib, ei ole see küsimus põhikohtuasja vaidluse lahendamiseks asjakohane: kõnealune sõiduk oli siseriikliku õiguse kohaselt importimisel mootorsõidukimaksust vabastatud. Seega, importijat sõiduki importimisel ei diskrimineeritud. Eelnimetatud dekreetseaduse artikli 4 kohaselt määratakse maks alles sõiduki muutmisel dekreetseaduse artikli 1 lõike 2 tähenduses. Sel ajal tuleb maks määrata ja tasuda samadel tingimused, mis on kohaldatavad riigis toodetud mootorsõidukite suhtes, mille tootmisel on kasutatud riigis toodetud või sellistena käsitatavaid komponente.

Küsimus ajavahemiku piiramise kohta, mille jooksul välisriigis registreeritud ja lõplikult importimiseks mõeldud sõidukid võivad olla ringluses

33. Oma viienda küsimusega soovib siseriiklik kohus teada, kas artikli 95 teise lõiguga keelatakse liikmesriigil piirata imporditud sõidukite ringlust 48 tunniga alates nende toomisest Portugalis, kuigi Portugalis kokkumonteeritud või toodetud sõidukite suhtes mingit piirangut ei kohaldata.

34. Eelotsusetaotluse kohaselt on see küsimus seotud dekreetseaduse artikli 5 lõikega 1. Vastavalt sellele sättele võivad välismaal registreeritud mootorsõidukid, mida on lõplikult kavandatud importida ja mille omanike elukoht või asukoht on riigi territooriumil, olla ringluses ainult 48 tunni jooksul pärast nende Portugalis toomist.

35. Kuid nagu siseriikliku kohtu otsuses on märgitud, registreeriti käesolevas kohtuasjas kõne all olev sõiduk esmakordselt Portugalis. Seega ei kohaldata kunagi selle suhtes dekreetseaduse artikli 5 lõikes 1 ettenähtud piiranguid ringlusele .

Küsimus imporditud ja Portugalis kokkumonteeritud sõidukite tolliformaalsuste erinevuste kohta

36. Oma kuuenda küsimusega soovib siseriiklik kohus teada, kas artikliga 95 keelatakse liikmesriigil kehtestada teatavate tolliformaalsuste täitmiseks sõidukite importimisel tähtaegu, millest oma riigis toodetud sõidukid on vabastatud.

37. Nimetatud küsimus on seotud dekreetseaduse artikli 5 lõikega 2, milles nähakse ette, et välismaal registreeritud sõidukite lõpliku importimisega seotud dokumendid tuleb esitada tollile 60 päeva jooksul alates nende Portugalis toomisest.

38. Tuleb märkida, et dekreetseaduse artikli 5 lõikega 2 kaasnev diskrimineerimine puudutab ainult sõidukeid, mis on välismaal juba registreeritud. Kuid nagu juba märgitud, on

siseriiklikus kohtus pooleliolev menetlus seotud sõidukiga, mis registreeriti esmakordselt Portugalis.

Küsimus „uunikummootorsõidukite” vabastamise kohta maksust

39. Oma seitsmenda küsimusega soovib siseriiklik kohus teada, kas artikliga 95 keelatakse liikmesriigil vabastada imporditavad „uunikummootorsõidukid” maksust, kui muude sõidukite suhtes sellist vabastust ei võimaldata.

40. Küsimus on seotud dekreetseaduse artikliga 9, millega lubatakse importida mootorsõidukimaksu tasumata mitte hiljem kui 1950. aastal toodetud mootorsõidukeid, kui need pakuvad huvi rahvusliku kultuuripärandi seisukohalt.

41. Piisab, kui öelda, et käesolevas kohtuasjas kõne all olev mootorsõiduk on toodetud 1989. aastal.

42. Eeltoodud kaalutlusi silmas pidades ei ole esimesele, kolmandale, neljandale, viiendale, kuuendale ja seitsmendale küsimusele vaja vastata, kuna need selgelt ei ole põhikohtuasja tegelike asjaoludega seotud.

Küsimus pika intervalli kohta kasvavate maksumäärade tabelis alates teatavast silindrimahust

43. Oma teise küsimusega soovib siseriiklik kohus sisuliselt kindlaks määrata, kas artikli 95 teise lõiguga keelatakse kehtestada teatavat silindrimahtu ületava mootoriga sõidukitele mitu korda kõrgemat mootorsõidukimaksu võrreldes väiksemamahulise mootoriga sõidukitel kogutava kasvava määraga maksuga, kui kõik sõidukid, mille suhtes kõrgeimaid maksumääri kohaldatakse, on imporditud, eelkõige teistest liikmesriikidest.

44. Siseriiklik kohus selgitab, et dekreetseadusele lisatud maksumäärade tabelis on sõidukitelt silindrimahuga 1751 cm³ kogutav maks peaaegu kolm korda kõrgem, kui sõidukitelt silindrimahuga 1750 cm³ kogutav maks. Seepärast küsib ta, kas Portugali riik ei kogu selle tulemusena teistest liikmesriikidest imporditavatelt sõidukitelt riigimaksu, näiteks kodumaise sõidukitööstuse kaudseks kaitsmiseks, kuna see toodab kohtu väitel ainult väikese mootoriga autosid.

45. Nagu juba mainitud, on põhikohtuasjas kõne all oleva sõiduki silindrimaht 1360 cm³. Olenemata sellest, kas mootorsõidukimaksu tuleb lõppkokkuvõttes tasuda, välistab see igal juhul kõrgema määra kohaldamise, mida kogutakse sõidukitelt silindrimahuga üle 1750 cm³. Seega, nende sõidukite võimalik diskrimineerimine Lourenço Diast ega tema ettevõtet ei

kahjusta. Selles suhtes erineb olukord sellest, mida Euroopa Kohus pidi vaatlema kohtuasjas 112/84: Humblot v Directeur des Services Fiscaux, EKL 1985, lk 1367, kohtuasjas 433/85: Feldain v. Services Fiscaux du Département du Haut-Rhin, EKL 1987, lk 3521 ja kohtuasjas 240/87: Deville v. Administration des Impôts, EKL 1988, lk 3513, mille puhul põhikohtuasi puudutas täiendavat maksu, mida hagejad pidid tasuma, kuna neil olid suure silindrimahuga autod.

46. Kuid seades selliselt kahtluse alla dekreetseaduse selle aspekti vastavuse artikliga 95, soovib siseriiklik kohus tegelikult kindlaks määrata, kas tegelikult tuleks kogu maksusüsteem diskrimineerivaks tunnistada, kui selle süsteemi teatavad elemendid või kohaldamiseeskirjad on diskrimineerivad.

47. Seoses sellega tuleb märkida, et enamiku liikmesriikide maksusüsteemides esineb teatavate toodete maksustamises või nende suhtes antavate maksusoodustuste või maksuvähenduste tingimustes väga suuri erinevusi.

48. Teatavate tootekategooriate võimalik diskrimineerimine ei saa mõjutada teistelt tootekategooriatelt võetavate riigimaksude vastavust ühenduse õigusele, kui neid makse ei kohaldata diskrimineerivalt. Teatavate toodete diskrimineerimine ei tarvitse tähendada kogu maksusüsteemi vastuolu ühenduse õigusega (diskrimineerimise kohta avaliku sektori ametikohtadele ligipääsu eeskirjades vt otsust kohtuasjas C-355/89: Barr ja Montrose, EKL 1991, lk I-3479, punkt 19).

49. Seega tuleb siseriikliku kohtu küsimusele vastata, et kui riigimaksude süsteemi teatavad elemendid või kohaldamiseeskirjad on diskrimineerivad ja seega asutamislepingu artikliga 95 keelatud, ei tarvitse see tähendada, et kogu maksusüsteemi, mille juurde need elemendid või kohaldamiseeskirjad kuuluvad, võib käsitada nimetatud artikliga vastuolus olevana.

Küsimus asutamislepingu artiklite 12 ja 95 rikkumise kohta

50. Oma kaheksanda küsimusega soovib siseriiklik kohus kindlaks määrata, kas samasuguste oma riigi toodete puudumisel tuleb mootorsõidukitelt kogutavat maksu käsitada tollimaksuga samaväärse toimega maksuna, mis on asutamislepingu artikliga 12 vastuolus.

51. Seoses sellega tuleb märkida, et siseriiklik kohus kirjeldab vaid oma kahtlusi, sest tal puuduvad majandusalased andmed, mis annaksid talle Portugali mootorsõidukite sektorist täpse pildi.

52. Tuleb siiski märkida, et vastuseks Euroopa Kohtu küsimusele esitas Portugali valitsus talle statistilised andmed, millest selgub, et Portugalil on oma mootorsõidukitööstus olemas ning see ei piirdu pealegi ainult väikese silindrimahuga sõidukite tootmisega.

53. Tuleb igal juhul meenutada, et Euroopa Kohus on sedastanu (kohtuasi 193/85: Co-Frutta v Amministrazione delle Finanze dello Stato, EKL 1987, lk 2085, punkt 14), et nii importtoodetelt kui ka kodumaistelt toodetelt kogutav maks, mida praktikas kohaldatakse peaaegu ainult importtoodete suhtes, kuna kodumaine toodang on üliväike, ei ole käsitatav imporditollimaksuga samaväärse toimega maksuna EMÜ asutamislepingu artiklite 9 ja 12 tähenduses, kui see kuulub riigimaksude üldisesse süsteemi, mida kohaldatakse tootekategooriate suhtes süstemaatiliselt objektiivsete kriteeriumide kohaselt, olenemata toodete päritolust. Seega on see käsitatav artikli 95 tähenduses riigimaksuna.

54. Mootorsõidukimaks, mida kohaldatakse vahet tegemata nii Portugalis kokkumonteeritud ja toodetud sõidukite kui ka uute ja kasutatud imporditud sõidukite suhtes, kuulub sellisesse üldisesse riigimaksude süsteemi, mis on kehtestatud tootekategooriatele objektiivse kriteeriumi, nimelt silindrimahu järgi.

55. Seega tuleb siseriiklikule kohtule vastata, et mootorsõidukimaksu, mida kohaldatakse vahet tegemata sõidukite suhtes, mis on kokkumonteeritud ja toodetud liikmesriigis, kus maksu kogutakse, ja uute ja kasutatud imporditud sõidukite suhtes, ei saa käsitada imporditollimaksuga samaväärse toimega maksuna, mis on EMÜ asutamislepingu artikli 12 kohaselt keelatud.

Kohtukulud

56. Kohtule märkusi esitanud Portugali valitsuse, Ühendkuningriigi ja Euroopa Ühenduste Komisjoni kulusid ei hüvitata. Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

vastuseks Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto 18. oktoobri 1990. aasta otsusega talle esitatud küsimusele otsustab:

- 1. Kui riigimaksude süsteemi teatavad elemendid või kohaldamiseeskirjad on diskrimineerivad ja seega asutamislepingu artikliga 95 keelatud, ei tarvitse see**

tähendada, et kogu maksusüsteemi, mille juurde need elemendid või kohaldamiseeskirjad kuuluvad, võib käsitada nimetatud artikliga vastuolus olevana.

2. Mootorsõidukimaksu, mida kohaldatakse vahet tegemata sõidukite suhtes, mis on kokku monteeritud ja toodetud liikmesriigis, kus maksu kogutakse, ja uute ja kasutatud imporditud sõidukite suhtes, ei saa käsitada imporditollimaksuga samaväärse toimega maksuna, mis on EMÜ asutamislepingu artikli 12 kohaselt keelatud.

Joliet

Mancini

Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias

Zuleeg

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 16. juulil 1992 Luxembourgis.

Kohtusekretär

Viienda koja esimees

J.-G. Giraud

R. Joliet