



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (septième chambre)

22 février 2024*

« Manquement d’État – Article 110 TFUE – Taxe annuelle de circulation – Imposition des véhicules d’occasion importés supérieure à celle frappant les véhicules similaires se trouvant déjà sur le marché national »

Dans l’affaire C-694/22,

ayant pour objet un recours en manquement au titre de l’article 258 TFUE, introduit le 10 novembre 2022,

Commission européenne, représentée par MM. M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici et M^{me} R. Valletta Mallia, en qualité d’agents,

partie requérante,

contre

République de Malte, représentée par M^{me} A. Buhagiar, en qualité d’agent,

partie défenderesse,

LA COUR (septième chambre),

composée de M. F. Biltgen, président de chambre, M. J. Passer et M^{me} M. L. Arastey Sahún (rapporteure), juges,

avocat général : M. A. M. Collins,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

vu la décision prise, l’avocat général entendu, de juger l’affaire sans conclusions,

rend le présent

* Langue de procédure : l’anglais.

Arrêt

- 1 Par sa requête, la Commission européenne demande à la Cour de constater que la République de Malte a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 110 TFUE, en appliquant une redevance annuelle de circulation plus élevée aux véhicules à moteur immatriculés dans d'autres États membres avant le 1^{er} janvier 2009 et introduits à Malte à compter de cette date que celle appliquée aux véhicules similaires immatriculés à Malte avant ladite date.

Le cadre juridique

- 2 L'article 2, paragraphe 1, du Motor Vehicles Registration and Licensing Act (loi sur l'immatriculation et l'agrément des véhicules à moteur), telle que modifiée par la loi XV de 2016, qui figure au chapitre 368 des lois de Malte (ci-après la « loi sur l'immatriculation »), dispose :

« Dans la présente loi, sauf si le contexte en dispose autrement :

[...]

“redevance de circulation” désigne la redevance payée lors de l'immatriculation d'un véhicule à moteur, puis chaque année par la suite ;

[...]

“taxe d'immatriculation” désigne la taxe d'immatriculation appliquée et perçue conformément à l'article 3 ;

[...] »

- 3 L'article 3, paragraphe 1, de la loi sur l'immatriculation prévoit :

« L'[Autorité pour le transport à Malte] applique et perçoit, au nom du gouvernement, une taxe d'immatriculation et une redevance de circulation, dont le taux ou le montant est précisé dans la présente loi, lors de l'immatriculation et de l'agrément de :

(a) tout véhicule à moteur importé ou introduit à Malte, et

(b) tout véhicule à moteur fabriqué à Malte,

sauf si le véhicule fait l'objet d'une exemption au titre de la présente loi ou s'il est déjà immatriculé et agréé dans un autre pays et s'il est introduit ou importé temporairement à Malte conformément aux dispositions de l'article 18 [...] »

- 4 L'article 8 de cette loi est libellé comme suit :

« (1) La taxe d'immatriculation des véhicules des catégories M1, M2 et M3 est due sur la valeur d'immatriculation d'un véhicule à moteur classé ou provisoirement classé dans la deuxième liste, au taux ou au montant indiqué pour la catégorie concernée et conformément aux critères définis dans chaque liste :

À condition que, pour les véhicules de catégorie M1 d'occasion classés dans la deuxième liste autres que ceux relevant de l'article 6, paragraphe 2, elle ne dépasse pas la valeur fiscale résiduelle amortie d'un véhicule à moteur identique ou similaire sur le marché maltais.

(2) La taxe d'immatriculation des véhicules des catégories N1, N2 et N3 est équivalente aux taux ou aux montants indiqués dans la première annexe.

(3) En ce qui concerne les véhicules automobiles introduits à Malte qui ont été loués ou pris en crédit-bail dans un autre État membre et sont soumis au paiement d'une taxe d'immatriculation en application de l'article 3, paragraphe 2, la taxe d'immatriculation due est celle prévue à l'article 3, paragraphe 3.

(4) Les véhicules à moteur de catégorie M1 dont les niveaux d'émissions de CO₂ sont égaux ou supérieurs à 221 g/km (et dont le niveau d'émission est équivalent à la norme européenne la plus récente, à la norme européenne la plus récente moins un ou à la norme européenne la plus récente moins deux) et les motocycles d'une cylindrée égale ou supérieure à 801 cc qui doivent être immatriculés pour la première fois auprès de l'[Autorité pour le transport à Malte] en vertu de la présente loi, peuvent être immatriculés en vue de leur utilisation sur les routes de Malte uniquement, et exclusivement les samedis, dimanches, jours fériés nationaux et autres jours fériés.

La taxe d'immatriculation sur lesdits véhicules à moteur de catégorie M1 et motocycles est appliquée au taux fixé dans la deuxième annexe de la présente loi.

(5) Une redevance de circulation est due lors de l'immatriculation des véhicules à moteur de catégorie M1 et des motocycles immatriculés conformément aux paragraphes 3 et 4, au taux plein indiqué dans la quatrième annexe, et chaque année par la suite.

[...] »

- 5 La quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation établit une distinction entre, d'une part, les véhicules immatriculés à Malte avant le 1^{er} janvier 2009, lesquels sont soumis à une redevance de circulation calculée sur la base de la cylindrée du moteur du véhicule, du mode de propulsion (diesel ou essence) et de l'année de fabrication du véhicule, ainsi que, d'autre part, les véhicules immatriculés à Malte à compter du 1^{er} janvier 2009, lesquels sont soumis à une redevance de circulation calculée sur les émissions de CO₂ (moteurs à essence), les émissions de CO₂ et de particules (moteurs diesel) et l'année de fabrication.

La procédure précontentieuse et la procédure devant la Cour

- 6 Le 7 juin 2019, après avoir estimé que, en appliquant une redevance annuelle de circulation (ci-après la « TAC ») plus élevée aux véhicules à moteur immatriculés dans des États membres autres que la République de Malte avant le 1^{er} janvier 2009 et introduits à Malte à compter de cette date que celle applicable aux véhicules similaires immatriculés à Malte avant ladite date, la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation était contraire à l'article 110 TFUE, la Commission a adressé une lettre de mise en demeure à cet État membre.
- 7 La République de Malte a répondu par une lettre du 26 août 2019, dans laquelle elle a, premièrement, exposé que le régime de la taxe d'immatriculation des véhicules et le régime de la TAC étaient complémentaires, de telle sorte que ce dernier régime ne pouvait pas faire isolément

l'objet d'un examen au regard de sa conformité à l'article 110 TFUE. Deuxièmement, elle a déclaré que le régime introduit par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation en ce qui concerne la TAC applicable aux véhicules immatriculés à Malte à compter du 1^{er} janvier 2009 (ci-après le « nouveau système ») était fondé sur le principe du pollueur payeur et favorisait les véhicules neufs, plus petits et plus propres. Troisièmement, elle a affirmé que l'application, aux véhicules immatriculés à Malte avant le 1^{er} janvier 2009, du nouveau système pénaliserait les personnes qui avaient acheté leur véhicule avant ladite date. Quatrièmement, elle a indiqué que des amendements à la loi sur l'immatriculation permettant de remédier à la discrimination que, selon la Commission, la quatrième annexe de cette loi instituerait au regard des véhicules importés à Malte à compter du 1^{er} janvier 2009 seraient en cours d'analyse.

- 8 Le 9 juin 2021, la Commission a émis un avis motivé dans lequel elle a réitéré que, selon elle, le régime de la TAC instauré par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation méconnaissait l'article 110 TFUE. Elle a relevé que les amendements mentionnés par la République de Malte dans sa lettre du 26 août 2019 n'avaient toujours pas été adoptés, qu'elle n'en avait pas tenu compte dans son évaluation, mais qu'elle avait déduit du fait que ces amendements avaient été proposés que la République de Malte reconnaissait l'existence de la discrimination en cause. Elle a ainsi invité la République de Malte à se conformer à l'avis motivé dans un délai de deux mois.
- 9 Par une lettre du 5 août 2021, la République de Malte a répondu à cet avis motivé en précisant davantage les mesures législatives envisagées pour remédier à la prétendue infraction. Par ailleurs, cet État membre a, de nouveau, mis en avant les conséquences néfastes que l'assujettissement de tout le parc automobile immatriculé à Malte avant le 1^{er} janvier 2009 au nouveau système entraînerait pour les propriétaires des véhicules concernés. En effet, un tel assujettissement porterait atteinte à la confiance légitime de ces propriétaires, lesquels, conformément au régime antérieur à la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation (ci-après l'« ancien système »), avaient payé, au moment de l'immatriculation de leur véhicule, une taxe à cet égard, en espérant qu'aucun autre prélèvement fiscal n'aurait lieu par la suite. Dans ce contexte, la République de Malte a souligné qu'il convient de prendre en considération les implications sociales qu'aurait un tel changement, qui découlent de la probabilité que les véhicules relevant de l'ancien système appartiennent à des personnes en situation de précarité financière.
- 10 La Commission n'ayant pas été convaincue par la réponse de la République de Malte, elle a décidé d'introduire le présent recours.

Sur le recours

Argumentation des parties

- 11 À l'appui de son recours, la Commission soulève un grief unique, tiré de la violation par la République de Malte de l'article 110 TFUE, en ce que le régime instauré par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation en ce qui concerne la détermination du montant de la TAC opérerait une discrimination à l'égard des véhicules d'occasion immatriculés dans un autre État membre avant le 1^{er} janvier 2009 et importés à Malte à compter de cette date.
- 12 En premier lieu, la Commission relève que, conformément à ce régime, les véhicules immatriculés à Malte avant le 1^{er} janvier 2009 doivent être taxés selon l'ancien système, en vertu duquel le calcul de la TAC est effectué sur la base de la cylindrée du moteur du véhicule, du mode de propulsion

- (diesel ou essence) et de l'année de fabrication. En revanche, les véhicules immatriculés à Malte à compter de cette date doivent être taxés selon le nouveau système, en vertu duquel le calcul de la TAC est effectué sur la base des émissions de CO₂ pour les véhicules à moteur à essence, des émissions de CO₂ et de particules pour les véhicules à moteur diesel et de l'année de fabrication pour ces deux catégories de véhicules.
- 13 Dès lors qu'il ne serait pas contesté que la TAC applicable en vertu du nouveau système est plus élevée que celle applicable conformément à l'ancien système, les véhicules immatriculés à Malte avant le 1^{er} janvier 2009 seraient soumis à une TAC réduite par rapport aux véhicules similaires immatriculés dans un autre État membre et introduits à Malte à compter de cette date. Dans ce contexte, la Commission fournit quelques exemples qui, selon elle, illustrent cette affirmation.
 - 14 La Commission rappelle que l'article 110 TFUE oblige chaque État membre à choisir et à aménager les taxes frappant les véhicules automobiles de façon à ce que celles-ci n'aient pas pour effet de favoriser la vente des véhicules d'occasion nationaux et de décourager ainsi l'importation de véhicules d'occasion similaires d'autres États membres (arrêt du 7 juillet 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, point 25).
 - 15 Dans ce contexte, la Commission renvoie à la jurisprudence constante de la Cour, issue notamment des arrêts du 11 décembre 1990, Commission/Danemark (C-47/88, EU:C:1990:449, point 17), du 3 juin 2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, points 32 et 40), ainsi que du 7 avril 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, point 55), dont il ressortirait que les véhicules automobiles d'occasion provenant d'autres États membres, qui constituent les « produits des autres États membres », au sens de l'article 110 TFUE, sont les véhicules mis en vente dans les États membres autres que l'État membre concerné et pouvant, en cas d'achat par un résident de ce dernier État membre, être importés et mis en circulation dans celui-ci, tandis que les véhicules similaires nationaux, qui constituent les « produits nationaux », au sens de l'article 110 TFUE, sont les véhicules automobiles d'occasion de même type, de mêmes caractéristiques et de même usure qui sont mis en vente dans l'État membre concerné.
 - 16 Or, selon la Commission, le régime introduit par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation, en ce qu'il détermine le montant de la TAC, ne tient pas compte de la date de première immatriculation des véhicules lorsque celle-ci a eu lieu dans un État membre autre que la République de Malte avant le 1^{er} janvier 2009, de sorte qu'il en résulterait une taxation des véhicules importés d'un autre État membre supérieure à celle des véhicules immatriculés à Malte avant cette date.
 - 17 La Commission en conclut que, à l'instar du régime fiscal portugais concernant la taxe annuelle de circulation perçue sur les véhicules automobiles immatriculés au Portugal, régime qui a été jugé par la Cour comme étant contraire à l'article 110 TFUE, dans l'ordonnance du 17 avril 2018, dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275), le régime introduit par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation a pour effet d'encourager une taxation favorable des véhicules automobiles d'occasion nationaux et de décourager le transfert, à partir d'autres États membres, de véhicules automobiles d'occasion similaires, en violant ainsi ledit article.
 - 18 En deuxième lieu, la Commission conteste les arguments invoqués par la République de Malte, dans le cadre de la procédure précontentieuse, afin de justifier la conformité de la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation à l'article 110 TFUE.

- 19 À cet égard, elle fait valoir, premièrement, que l'argument de la République de Malte concernant le caractère complémentaire de la taxe d'immatriculation et de la TAC n'est pas fondé, car la compatibilité de cette dernière taxe avec le droit de l'Union devrait être appréciée indépendamment de toute autre taxe sur les véhicules. Par ailleurs, même si ces deux taxes avaient la même base juridique dans la législation maltaise, il n'y aurait aucune corrélation entre elles dans la manière dont elles sont calculées, la taxe d'immatriculation n'étant perçue qu'une seule fois tandis que la TAC serait perçue chaque année. Enfin, à supposer même que la République de Malte jugeât opportun de taxer les véhicules immatriculés à Malte avant le 1^{er} janvier 2009 selon l'ancien système, à titre compensatoire, elle pourrait facilement remédier à la discrimination que la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation institue, tout simplement en accordant ce même traitement fiscal aux véhicules d'occasion importés qui ont été immatriculés dans un autre État membre avant cette date.
- 20 Deuxièmement, la poursuite d'un objectif environnemental, en l'occurrence, par l'adoption du principe du pollueur payeur dans le nouveau système, ne dispenserait pas un État membre de l'obligation d'éviter toute discrimination. En outre, ainsi que la Cour l'aurait déjà jugé au point 60 de l'arrêt du 7 avril 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), l'objectif de protection de l'environnement pourrait être, en l'occurrence, réalisé de manière plus complète et plus cohérente en augmentant la composante environnementale de la TAC pour tous les véhicules d'un certain âge immatriculés avant le 1^{er} janvier 2009, qu'il s'agisse de véhicules d'occasion importés ou de véhicules « nationaux ».
- 21 Troisièmement, les considérations concernant l'atteinte au principe de protection de la confiance légitime et les implications sociales qui résulteraient de l'assujettissement du parc national automobile immatriculé avant le 1^{er} janvier 2009 au nouveau système ne sauraient justifier une violation du principe fondamental de non-discrimination énoncé à l'article 110 TFUE, dès lors que les autorités maltaises pourraient aisément répondre aux préoccupations dont elles font part, tout en respectant l'article 110 TFUE, en soumettant l'ensemble des véhicules ayant été immatriculés avant cette date, soit à Malte soit dans un autre État membre, à l'ancien système.
- 22 En troisième et dernier lieu, la Commission souligne que le processus en cours par lequel la République de Malte aurait apporté des amendements à la loi sur l'immatriculation n'a aucune incidence sur le présent recours. En effet, d'une part, aucun amendement n'aurait encore été formellement adopté par la République de Malte. D'autre part, il ressortirait de la jurisprudence constante de la Cour que l'existence d'un manquement doit être appréciée en fonction de la situation de l'État membre telle qu'elle se présentait au terme du délai fixé par l'avis motivé, à savoir, en l'occurrence, à la date du 9 août 2021.
- 23 La République de Malte relève, en premier lieu, qu'aucun véhicule n'est fabriqué à Malte, de sorte que tous les véhicules sont nécessairement importés dans cet État membre. Ainsi, en l'absence d'un marché local des véhicules, elle n'aurait jamais pu envisager d'adopter une quelconque législation tendant à protéger un tel marché. Partant, toute référence à des « produits nationaux », comparés à des « produits importés », dans le contexte du marché maltais des véhicules, serait une absurdité et relèverait d'une pure fiction. Dès lors, l'ensemble des arguments juridiques de la Commission, dans la mesure où ils reposeraient sur une telle fiction, devraient être rejetés.

- 24 Par ailleurs, la distinction opérée par le régime introduit par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation en ce qui concerne la détermination du montant de la TAC serait fondée non pas sur le fait que le véhicule concerné a été fabriqué à Malte ou importé d'un autre État membre, hypothèse dans laquelle il y aurait clairement une violation de l'article 110 TFUE, mais sur la date d'immatriculation dudit véhicule.
- 25 En deuxième lieu, la République de Malte souligne qu'aucun véhicule ne peut être utilisé sur les routes maltaises à moins que son propriétaire n'ait payé la taxe d'immatriculation lors de son importation à Malte et de son immatriculation dans cet État membre et, par la suite, la TAC. Dès lors, contrairement à ce que la Commission soutiendrait, la taxe d'immatriculation et la TAC devraient être considérées comme relevant d'un régime fiscal unique et global, de sorte que l'appréciation de l'une des composantes de celui-ci indépendamment de l'autre conduirait inévitablement à des conclusions injustes et inéquitables.
- 26 Dans ce contexte, la République de Malte relève que la différence de traitement, en ce qui concerne la détermination du montant de la TAC, que la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation institue entre les véhicules immatriculés à Malte avant le 1^{er} janvier 2009, donc dans le cadre de l'ancien système, et ceux immatriculés à compter de cette date, donc dans le cadre du nouveau système, prend en considération la circonstance que les propriétaires des véhicules immatriculés dans le cadre de l'ancien système devaient payer une taxe d'immatriculation nettement plus élevée que celle que doivent payer les propriétaires des véhicules immatriculés dans le cadre du nouveau système, ces derniers se voyant, en échange, appliquer une TAC qui varie en fonction de l'émission de CO₂ de leurs véhicules.
- 27 Le système serait ainsi conçu de manière à aboutir à une taxation globale équitable des véhicules et contrecarrer le préjudice que les véhicules immatriculés à Malte avant 2009 subiraient, dans un cas contraire, en raison de la réduction de la taxe d'immatriculation issue des amendements adoptés en 2009. Dès lors, selon la République de Malte, il y a lieu de considérer que les voitures immatriculées à Malte avant le 1^{er} janvier 2009 et celles immatriculées à compter de cette date appartiennent à deux catégories objectivement distinctes qui, en raison de la refonte du système de taxation, ne sont pas comparables et qu'elles ne peuvent donc faire l'objet d'un traitement discriminatoire.
- 28 Pour illustrer cet argument, la République de Malte renvoie à un tableau figurant à l'annexe 1 de son mémoire en défense, contenant une comparaison entre les sept modèles de véhicules les plus immatriculés à Malte, dont il ressortirait que la perception d'une TAC plus élevée sur les véhicules immatriculés à compter du 1^{er} janvier 2009 par rapport à la TAC perçue sur les véhicules immatriculés avant cette date a constitué une mesure équitable afin de rapprocher autant que possible la charge fiscale globale pesant sur les propriétaires de véhicules immatriculés avant 2009 de celle pesant sur les propriétaires de véhicules immatriculés à compter du 1^{er} janvier 2009.
- 29 La perception d'une TAC plus élevée sur les véhicules immatriculés à compter du 1^{er} janvier 2009 ne créerait ainsi aucune discrimination entre les véhicules immatriculés avant cette date et ceux immatriculés après ladite date, mais contribuerait, au contraire, à éviter la discrimination et l'injustice flagrante que subiraient les propriétaires de véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 2009 si la même TAC devait être appliquée sans distinction. En effet, le prélèvement d'un niveau équivalent de TAC ne permettrait aucunement aux propriétaires de ces derniers véhicules d'amortir la taxe d'immatriculation plus élevée qu'ils ont payée, avec pour conséquence inévitable que la valeur résiduelle de ces véhicules serait fortement diminuée par rapport à celle des véhicules immatriculés après cette date.

- 30 Enfin, la République de Malte ajoute que les véhicules immatriculés dans un autre État membre avant le 1^{er} janvier 2009 et importés à Malte à compter de cette date ne peuvent pas être assimilés aux véhicules qui ont été immatriculés à Malte avant ladite date, dès lors que les premiers véhicules ont été soumis à un régime de taxe d'immatriculation totalement différent dans leur État membre d'origine.
- 31 En troisième lieu, la République de Malte réaffirme que le nouveau système vise à protéger l'environnement par l'application du principe du pollueur payeur en favorisant les véhicules neufs, plus petits et plus propres. Dans le cadre du nouveau système, le taux de la TAC augmenterait proportionnellement à la fois en fonction de l'âge du véhicule et en fonction de ses émissions totales de CO₂. Ce système viserait ainsi effectivement à encourager l'achat de véhicules moins polluants ainsi qu'une mise à niveau plus fréquente des véhicules, étant donné que le taux de la TAC serait fixe pendant les cinq premières années suivant l'immatriculation de chaque véhicule.
- 32 En quatrième lieu, la République de Malte réitère que le fait d'imposer un assujettissement de l'ensemble du parc automobile immatriculé à Malte avant le 1^{er} janvier 2009 au nouveau système pénaliserait les personnes qui ont acheté leur véhicule avant cette date, dès lors qu'un tel assujettissement entraînerait une forte diminution de la valeur résiduelle des véhicules concernés et imposerait à leurs propriétaires une charge fiscale élevée au stade de la TAC, alors qu'ils auraient déjà supporté une charge fiscale élevée au stade de l'immatriculation. Ainsi, le passage au nouveau système porterait atteinte aux attentes légitimes des propriétaires des véhicules immatriculés à Malte dans le cadre de l'ancien système. En outre, ledit assujettissement ne tiendrait pas compte des implications sociales qui découleraient du fait que les véhicules relevant de l'ancien système seraient en règle générale détenus par des personnes dont la situation financière est précaire.
- 33 En cinquième et dernier lieu, la République de Malte indique que les amendements à la loi sur l'immatriculation qui remédieraient à la prétendue infraction à l'article 110 TFUE ont déjà été approuvés par le Parlement maltais et entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2024, en précisant toutefois que ces amendements ont été présentés à la Commission uniquement dans un esprit de coopération et de compromis et qu'ils n'impliquent aucunement la reconnaissance de l'existence d'une quelconque infraction ou discrimination.

Appréciation de la Cour

- 34 En premier lieu, il importe de rappeler, ainsi qu'il ressort d'une jurisprudence constante de la Cour, que l'existence d'un manquement doit être appréciée en fonction de la situation de l'État membre en cause telle qu'elle se présentait au terme du délai fixé dans l'avis motivé et que les changements intervenus par la suite ne sauraient être pris en compte par la Cour [arrêt du 21 septembre 2023, Commission/Allemagne (Protection des zones spéciales de conservation), C-116/22, EU:C:2023:687, point 29 et jurisprudence citée].
- 35 Ainsi, en l'espèce, l'approbation par le Parlement maltais, postérieurement à l'expiration du délai imparti dans l'avis motivé du 9 juin 2021, des amendements à la loi sur l'immatriculation évoqués au point 33 du présent arrêt n'a aucune incidence sur l'objet du présent recours ni sur son bien-fondé.

- 36 En deuxième lieu, ainsi que la Cour l'a itérativement jugé, l'article 110 TFUE constitue un complément des dispositions relatives à la suppression des droits de douane et des taxes d'effet équivalent. Cette disposition du traité FUE a pour objectif d'assurer la libre circulation des marchandises entre les États membres dans des conditions normales de concurrence par l'élimination de toute forme de protection pouvant résulter de l'application d'impositions intérieures discriminatoires à l'égard des produits originaires d'autres États membres (arrêt du 3 juin 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, point 37 et jurisprudence citée).
- 37 À cet effet, l'article 110, premier alinéa, TFUE interdit à chaque État membre de frapper les produits des autres États membres d'impositions intérieures supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires.
- 38 Cette disposition vise ainsi à garantir la parfaite neutralité des impositions intérieures au regard de la concurrence entre des produits se trouvant déjà sur le marché national et des produits importés (arrêt du 7 avril 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, point 35 et jurisprudence citée).
- 39 À cet égard, la Cour a jugé qu'un système de taxation ne peut être considéré comme compatible avec l'article 110 TFUE que s'il est établi et aménagé de façon à exclure, en toute hypothèse, que les produits importés soient taxés plus lourdement que les produits nationaux et, dès lors, qu'il ne comporte, en aucun cas, des effets discriminatoires (arrêt du 3 juin 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, point 38 et jurisprudence citée).
- 40 Dans ce contexte, la Cour a précisé qu'il y a violation de l'article 110, premier alinéa, TFUE lorsque l'imposition frappant le produit importé et celle frappant le produit national similaire sont calculées de façon différente et suivant des modalités différentes aboutissant, ne fût-ce que dans certains cas, à une imposition supérieure du produit importé (arrêt du 3 juin 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, point 39 et jurisprudence citée).
- 41 Ainsi, l'interdiction édictée à l'article 110 TFUE doit s'appliquer chaque fois qu'une imposition intérieure d'un État membre est de nature à décourager l'importation de biens originaires d'autres États membres au profit de produits nationaux similaires (arrêt du 19 décembre 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, point 38).
- 42 Or, d'une part, il ressort de la jurisprudence de la Cour que les taxes frappant les véhicules automobiles, telles que, notamment, les taxes de circulation et d'immatriculation, constituent des impositions intérieures des États membres (voir, en ce sens, arrêts du 15 mars 2001, Commission/France, C-265/99, EU:C:2001:169, point 51, ainsi que du 19 décembre 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, point 20 et jurisprudence citée).
- 43 D'autre part, il est constant que les véhicules automobiles présents sur le marché dans un État membre sont des « produits nationaux » de celui-ci, au sens de l'article 110 TFUE. Lorsque ces produits sont mis en vente sur le marché des véhicules d'occasion de cet État membre, ils doivent être considérés comme des « produits similaires » aux véhicules d'occasion importés de même type, de mêmes caractéristiques et de même usure (arrêt du 7 juillet 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, point 24 et jurisprudence citée).
- 44 Par conséquent, l'article 110 TFUE oblige chaque État membre à choisir et à aménager les taxes frappant les véhicules automobiles de façon à ce que celles-ci n'aient pas pour effet de favoriser la vente de véhicules d'occasion nationaux et de décourager l'importation de véhicules d'occasion similaires (arrêt du 7 avril 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, point 56).

- 45 Dans ce contexte, la Cour a, notamment, jugé contraire à l'article 110 TFUE une réglementation d'un État membre en vertu de laquelle la taxe unique de circulation qu'elle établissait était perçue sur les véhicules automobiles légers destinés au transport de passagers immatriculés ou enregistrés dans ledit État membre sans qu'il fût tenu compte de la date de première immatriculation d'un véhicule lorsque celle-ci était intervenue dans un autre État membre, avec pour conséquence que la taxation des véhicules importés d'un autre État membre était supérieure à celle des véhicules nationaux similaires. En effet, une telle réglementation a pour effet de favoriser la vente de véhicules d'occasion nationaux et de décourager ainsi l'importation de véhicules d'occasion similaires (voir, en ce sens, ordonnance du 17 avril 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, points 21 et 22).
- 46 Il y a lieu, dès lors, de vérifier, à la lumière de cette jurisprudence, si le régime introduit par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation en ce qui concerne la détermination du montant de la TAC comporte l'effet décrit au point précédent du présent arrêt, de telle sorte que, ainsi que le soutient la Commission, il méconnaîtrait l'interdiction de discrimination édictée à l'article 110 TFUE.
- 47 À cet égard, premièrement, conformément à la jurisprudence citée au point 43 du présent arrêt et contrairement à l'argument de la République de Malte concernant l'inexistence d'un marché maltais de véhicules, il y a lieu de constater que les véhicules immatriculés à Malte et mis en vente sur le marché des véhicules d'occasion de cet État membre doivent être considérés comme étant des « produits nationaux similaires », au sens de l'article 110 TFUE, aux véhicules d'occasion importés de même type, de mêmes caractéristiques et de même usure.
- 48 Deuxièmement, ainsi qu'il ressort de l'article 3, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 5, de la loi sur l'immatriculation, la TAC s'applique aux véhicules à moteur importés ou fabriqués à Malte et est perçue lors de l'immatriculation de tels véhicules et chaque année par la suite.
- 49 Troisièmement, il est constant que, dans le cadre du régime introduit par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation, une TAC différenciée est appliquée selon qu'elle concerne des véhicules immatriculés à Malte avant ou à compter du 1^{er} janvier 2009. En particulier, en ce qui concerne les véhicules immatriculés à Malte avant cette date, le calcul de la TAC est effectué sur la base de la cylindrée du moteur du véhicule, du mode de propulsion (diesel ou essence) et de l'année de fabrication. En revanche, s'agissant des véhicules immatriculés à Malte à compter de ladite date, le calcul de la TAC est effectué sur la base des émissions de CO₂ (moteurs à essence), des émissions de CO₂ et de particules (moteurs diesel) et de l'année de fabrication pour ces deux types de motorisation.
- 50 Quatrièmement, il ressort des écritures des parties que, en raison de ces modalités différentes de calcul, le montant de la TAC applicable aux véhicules immatriculés à Malte à compter du 1^{er} janvier 2009 est plus élevé que le montant de la TAC applicable aux véhicules similaires immatriculés à Malte avant cette date, ce que confirment les exemples qui ont été présentés à la Cour par la Commission et qui n'ont pas été contestés par la République de Malte.
- 51 Ainsi, le régime introduit par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation en ce qui concerne la détermination du montant de la TAC a pour effet que les véhicules d'occasion vendus à Malte après y avoir été immatriculés avant le 1^{er} janvier 2009 sont soumis à une TAC réduite par rapport aux véhicules d'occasion similaires immatriculés dans un État membre autre que la République de Malte avant cette date et introduits à Malte à compter de ladite date.

- 52 Dès lors, un tel régime grève les véhicules d'occasion immatriculés pour la première fois dans un État membre autre que la République de Malte avant le 1^{er} janvier 2009 et importés dans ce dernier État membre après cette date d'une taxation plus lourde que celle qui pèse sur les véhicules d'occasion nationaux similaires immatriculés à Malte avant ladite date, dans la mesure où il ne tient pas compte de la date de l'immatriculation, dans les autres États membres, des véhicules importés. Un tel régime a donc pour effet de favoriser la vente de véhicules d'occasion nationaux et de décourager ainsi l'importation de véhicules d'occasion similaires (voir, par analogie, ordonnance du 17 avril 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, point 21).
- 53 En troisième lieu, les arguments invoqués par la République de Malte visant à établir la conformité du régime introduit par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation à l'article 110 TFUE ne sauraient remettre en cause cette appréciation.
- 54 En effet, s'agissant, premièrement, de l'argument concernant le caractère global de la taxe d'immatriculation et de la TAC, il y a lieu de constater que, à l'exception du fait que ces deux taxes ont la même base juridique dans la législation maltaise, rien dans les éléments produits par la République de Malte, notamment dans le tableau figurant à l'annexe 1 de son mémoire en défense, mentionné au point 28 du présent arrêt, ne permet d'établir que lesdites taxes présentent un lien tel qu'il justifie qu'elles fassent l'objet d'une appréciation conjointe.
- 55 D'une part, en ce qui concerne la nature même de ces taxes, la taxe d'immatriculation est due en raison de l'immatriculation du véhicule à Malte, alors que la TAC l'est en raison de la détention d'un véhicule apte à circuler sur la voie publique. D'autre part, s'agissant de l'exigibilité de ces taxes, la taxe d'immatriculation n'est due qu'une seule fois, lors de l'immatriculation du véhicule à Malte, alors que la TAC doit être versée lors de l'immatriculation, puis, chaque année, tout au long de la durée de vie du véhicule.
- 56 En outre, à supposer même que l'existence d'un lien entre la taxe d'immatriculation et la TAC pût être considérée comme étant établie, la République de Malte resterait, en tout état de cause, en défaut de démontrer que le montant global de la taxe d'immatriculation versée par les propriétaires de véhicules immatriculés à Malte avant l'année 2009 et de la TAC devant être versée tout au long de la durée de vie de ces véhicules correspond au montant global de la taxe d'immatriculation versée par les propriétaires de véhicules similaires immatriculés pour la première fois dans un État membre autre que la République de Malte avant le 1^{er} janvier 2009 et importés dans ce dernier État membre à compter de cette date et la TAC devant être versée tout au long de la durée de vie de ces derniers véhicules.
- 57 Deuxièmement, concernant l'argument de la République de Malte selon lequel le nouveau système viserait à protéger l'environnement par l'application du principe du pollueur payeur, il suffit de constater que cet État membre n'a pas établi en quoi l'instauration d'une TAC frappant plus lourdement les véhicules d'occasion importés que les véhicules d'occasion nationaux similaires serait propre à garantir cet objectif.
- 58 Par ailleurs, ainsi que la Commission l'a, à juste titre, relevé, la poursuite d'un objectif de protection de l'environnement pourrait être réalisée de manière plus complète et cohérente en augmentant la composante environnementale de la TAC pour tous les véhicules d'un certain âge, à savoir les véhicules d'occasion immatriculés pour la première fois avant l'année 2009, que ce soit à Malte ou dans un autre État membre. Une telle augmentation ne favoriserait pas de manière discriminatoire le marché national des véhicules d'occasion au détriment de la mise en

circulation de véhicules d'occasion importés et serait, en outre, conforme au principe du pollueur payeur (voir, en ce sens, arrêt du 7 juillet 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, point 28 et jurisprudence citée).

- 59 Troisièmement, pour ce qui est de l'argument relatif au principe de protection de la confiance légitime et à des considérations d'ordre social, à supposer même que ce principe et ces considérations constituent un objectif légitime afin de justifier la différence de traitement en cause, la République de Malte n'a pas non plus établi en quoi l'instauration d'une telle différence de traitement serait propre à garantir la protection dudit principe et à prendre en compte lesdites considérations d'ordre social.
- 60 Dans ce contexte, il y a lieu de constater, à l'instar de la Commission, que, si la République de Malte devait considérer qu'il est nécessaire de protéger les éventuelles attentes des propriétaires du parc automobile national immatriculé à Malte avant le 1^{er} janvier 2009, elle pourrait y parvenir, sans méconnaître l'interdiction de discrimination prévue à l'article 110 TFUE, en soumettant à l'ancien système tant ces véhicules que les véhicules immatriculés dans un autre État membre avant cette date et importés à Malte à compter de ladite date.
- 61 Par conséquent, il y a lieu de conclure que le régime institué par la quatrième annexe de la loi sur l'immatriculation en ce qui concerne la détermination du montant de la TAC méconnaît l'article 110 TFUE et d'accueillir, ainsi, le grief unique soulevé par la Commission.
- 62 Il découle de l'ensemble des considérations qui précèdent que la République de Malte a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 110 TFUE en appliquant une redevance annuelle de circulation plus élevée aux véhicules à moteur immatriculés dans d'autres États membres avant le 1^{er} janvier 2009 et introduits à Malte à compter de cette date que celle appliquée aux véhicules similaires immatriculés à Malte avant ladite date.

Sur les dépens

- 63 Aux termes de l'article 138, paragraphe 1, du règlement de procédure de la Cour, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens.
- 64 En l'espèce, la République de Malte ayant succombé, il y a lieu de la condamner à supporter, outre ses propres dépens, ceux exposés par la Commission, conformément aux conclusions de cette dernière.

Par ces motifs, la Cour (septième chambre) déclare et arrête :

- 1) La République de Malte a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 110 TFUE en appliquant une redevance annuelle de circulation plus élevée aux véhicules à moteur immatriculés dans d'autres États membres avant le 1^{er} janvier 2009 et introduits à Malte à compter de cette date que celle appliquée aux véhicules similaires immatriculés à Malte avant ladite date.**
- 2) La République de Malte supporte, outre ses propres dépens, ceux exposés par la Commission européenne.**

Signatures