



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Settima Sezione)

22 febbraio 2024*

«Inadempimento di uno Stato – Articolo 110 TFUE – Tassa annuale di circolazione – Tassazione dei veicoli usati importati superiore a quella gravante sui veicoli simili già presenti sul mercato nazionale»

Nella causa C-694/22,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 10 novembre 2022,

Commissione europea, rappresentata da M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici e R. Valletta Mallia, in qualità di agenti,

ricorrente,

contro

Repubblica di Malta, rappresentata da A. Buhagiar, in qualità di agente,

convenuta,

LA CORTE (Settima Sezione),

composta da F. Biltgen, presidente di sezione, J. Passer e M.L. Arastey Sahún (relatrice), giudici,

avvocato generale: A.M. Collins

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: l'inglese.

Sentenza

- 1 Con il suo ricorso, la Commissione europea chiede alla Corte di dichiarare che la Repubblica di Malta è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 110 TFUE, avendo applicato una tassa annuale di circolazione più elevata ai veicoli a motore immatricolati in altri Stati membri anteriormente al 1° gennaio 2009 e introdotti a Malta a decorrere da tale data rispetto a quella applicata ai veicoli simili immatricolati a Malta prima di tale data.

Contesto normativo

- 2 L'articolo 2, paragrafo 1, del Motor Vehicles Registration and Licensing Act (legge sull'immatricolazione e l'autorizzazione dei veicoli a motore), come modificata dalla legge XV del 2016, che figura al capo 368 delle leggi di Malta (in prosieguo: la «legge sull'immatricolazione»), così dispone:

«Nella presente legge, salvo che il contesto disponga diversamente:

(...)

“tassa di circolazione”, designa la tassa pagata al momento dell'immatricolazione di un veicolo a motore e successivamente ogni anno;

(...)

“tassa di immatricolazione”, designa la tassa di immatricolazione applicata e riscossa a norma dell'articolo 3;

(...)».

- 3 L'articolo 3, paragrafo 1, della legge sull'immatricolazione prevede quanto segue:

«L'[Autorità per i trasporti a Malta] applica e riscuote, a nome del governo, una tassa di immatricolazione e una tassa di circolazione, la cui aliquota o importo è specificata nella presente legge, all'atto dell'immatricolazione e dell'autorizzazione di:

(a) ogni veicolo a motore importato o introdotto a Malta, e

(b) ogni veicolo a motore fabbricato a Malta,

salvo che il veicolo sia oggetto di esenzione ai sensi della presente legge o sia già immatricolato ed autorizzato in un altro paese e sia introdotto o importato temporaneamente a Malta conformemente alle disposizioni dell'articolo 18 (...)».

- 4 L'articolo 8 di tale legge è così formulato:

«(1) La tassa di immatricolazione dei veicoli delle categorie M1, M2 e M3 è dovuta sul valore di immatricolazione di un veicolo a motore classificato o provvisoriamente classificato nel secondo elenco, all'aliquota o all'importo indicato per la categoria interessata e conformemente ai criteri definiti in ciascun elenco:

A condizione che, per i veicoli della categoria M1 usati classificati nel secondo elenco, diversi da quelli di cui all'articolo 6, paragrafo 2, non superi il valore fiscale residuo ammortizzato di un veicolo a motore identico o simile sul mercato maltese.

(2) La tassa di immatricolazione dei veicoli delle categorie N1, N2 e N3 equivale alle aliquote o agli importi indicati nel primo allegato.

(3) Per quanto riguarda gli autoveicoli introdotti a Malta che sono stati noleggiati o presi in leasing in un altro Stato membro e sono soggetti al pagamento di una tassa di immatricolazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, la tassa di immatricolazione dovuta è quella di cui all'articolo 3, paragrafo 3.

(4) I veicoli a motore di categoria M1 i cui livelli di emissioni di CO₂ sono pari o superiori a 221 g/km (e il cui livello di emissione è equivalente alla norma europea più recente, alla norma europea più recente meno uno o alla norma europea più recente meno due) e i motocicli di cilindrata pari o superiore a 801 cc, che devono essere immatricolati per la prima volta presso l'[Autorità per i trasporti a Malta] ai sensi della presente legge, possono essere immatricolati ai fini del loro utilizzo unicamente sulle strade di Malta, ed esclusivamente i sabati, le domeniche, i giorni festivi nazionali e gli altri giorni festivi.

La tassa di immatricolazione su detti veicoli a motore di categoria M1 e motocicli si applica all'aliquota fissata nel secondo allegato della presente legge.

(5) Per l'immatricolazione dei veicoli a motore della categoria M1 e dei motocicli immatricolati ai sensi dei paragrafi 3 e 4 è dovuta una tassa di circolazione al tasso pieno indicato nel quarto allegato e successivamente ogni anno.

(...)).».

- 5 Il quarto allegato della legge sull'immatricolazione stabilisce una distinzione tra, da un lato, i veicoli immatricolati a Malta prima del 1° gennaio 2009, i quali sono soggetti a una tassa di circolazione calcolata sulla base della cilindrata del motore del veicolo, del modo di propulsione (diesel o benzina) e dell'anno di fabbricazione del veicolo, nonché, dall'altro, i veicoli immatricolati a Malta a decorrere dal 1° gennaio 2009, i quali sono soggetti a una tassa di circolazione calcolata sulle emissioni di CO₂ (motori a benzina), sulle emissioni di CO₂ e di particolato (motori diesel) e sull'anno di fabbricazione.

Procedimento precontenzioso e procedimento dinanzi alla Corte

- 6 Il 7 giugno 2019, dopo aver ritenuto che, applicando una tassa annuale di circolazione (in prosieguo: la «TAC») più elevata ai veicoli a motore immatricolati in Stati membri diversi dalla Repubblica di Malta anteriormente al 1° gennaio 2009 e introdotti a Malta a partire da tale data rispetto a quella applicabile ai veicoli similari immatricolati a Malta prima di tale data, il quarto allegato della legge sull'immatricolazione fosse contrario all'articolo 110 TFUE, la Commissione ha inviato una lettera di diffida a tale Stato membro.
- 7 La Repubblica di Malta ha risposto con una lettera del 26 agosto 2019, nella quale, in primo luogo, ha affermato che il regime della tassa di immatricolazione dei veicoli e il regime della TAC erano complementari, cosicché quest'ultimo regime non poteva essere esaminato isolatamente alla luce

della sua conformità all'articolo 110 TFUE. In secondo luogo, essa ha dichiarato che il regime introdotto dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione per quanto riguarda la TAC applicabile ai veicoli immatricolati a Malta a partire dal 1° gennaio 2009 (in prosieguo: il «nuovo sistema») era fondato sul principio del «chi inquina paga» e favoriva i veicoli nuovi, più piccoli e più puliti. In terzo luogo, essa ha affermato che l'applicazione, ai veicoli immatricolati a Malta prima del 1° gennaio 2009, del nuovo sistema avrebbe penalizzato le persone che avevano acquistato il loro veicolo prima di tale data. In quarto luogo, essa ha indicato che sarebbero state in corso di analisi modifiche alla legge sull'immatricolazione che consentivano di porre rimedio alla discriminazione che, secondo la Commissione, il quarto allegato di tale legge avrebbe istituito rispetto ai veicoli importati a Malta a partire dal 1° gennaio 2009.

- 8 Il 9 giugno 2021 la Commissione ha emesso un parere motivato nel quale ha ribadito che, a suo avviso, il regime della TAC istituito dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione violava l'articolo 110 TFUE. Essa ha rilevato che gli emendamenti menzionati dalla Repubblica di Malta nella sua lettera del 26 agosto 2019 non erano ancora stati adottati, che essa non ne aveva tenuto conto nella sua valutazione, ma che aveva dedotto dal fatto che tali emendamenti erano stati proposti che la Repubblica di Malta riconosceva l'esistenza della discriminazione di cui trattasi. Essa ha quindi invitato la Repubblica di Malta a conformarsi al parere motivato entro un termine di due mesi.
- 9 Con una lettera del 5 agosto 2021, la Repubblica di Malta ha risposto a tale parere motivato precisando ulteriormente le misure legislative previste per porre rimedio all'asserita infrazione. Peraltro, tale Stato membro ha nuovamente sottolineato le conseguenze nefaste che l'assoggettamento al nuovo sistema dell'intero parco veicoli immatricolato a Malta anteriormente al 1° gennaio 2009 avrebbe comportato per i proprietari dei veicoli interessati. Infatti, tale assoggettamento avrebbe pregiudicato il legittimo affidamento di tali proprietari, i quali, conformemente al regime anteriore al quarto allegato della legge sull'immatricolazione (in prosieguo: il «vecchio sistema»), avevano pagato, al momento dell'immatricolazione del loro veicolo, una tassa al riguardo, sperando che in seguito non avrebbe avuto luogo alcun altro prelievo fiscale. In tale contesto, la Repubblica di Malta ha sottolineato che occorre prendere in considerazione le implicazioni sociali che un tale cambiamento avrebbe, derivanti dalla probabilità che i veicoli rientranti nel vecchio sistema appartengano a persone in situazione di precarietà finanziaria.
- 10 Non essendo stata convinta dalla risposta della Repubblica di Malta, la Commissione ha deciso di proporre il presente ricorso.

Sul ricorso

Argomenti delle parti

- 11 A sostegno del suo ricorso, la Commissione solleva una censura unica, vertente sulla violazione da parte della Repubblica di Malta dell'articolo 110 TFUE, in quanto il regime istituito dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione per quanto riguarda la determinazione dell'importo della TAC opererebbe una discriminazione nei confronti dei veicoli usati immatricolati in un altro Stato membro anteriormente al 1° gennaio 2009 e importati a Malta a partire da tale data.

- 12 In primo luogo, la Commissione rileva che, conformemente a tale regime, i veicoli immatricolati a Malta anteriormente al 1° gennaio 2009 devono essere tassati secondo il vecchio sistema, in forza del quale il calcolo della TAC è effettuato sulla base della cilindrata del motore del veicolo, del modo di propulsione (diesel o benzina) e dell'anno di fabbricazione. Per contro, i veicoli immatricolati a Malta a partire da tale data devono essere tassati secondo il nuovo sistema, in virtù del quale il calcolo della TAC è effettuato sulla base delle emissioni di CO₂ per i veicoli a benzina, delle emissioni di CO₂ e di particolato per i veicoli a motore diesel e dell'anno di fabbricazione per queste due categorie di veicoli.
- 13 Poiché sarebbe pacifico che la TAC applicabile in forza del nuovo sistema è più elevata di quella applicabile conformemente al vecchio sistema, i veicoli immatricolati a Malta anteriormente al 1° gennaio 2009 sarebbero soggetti ad una TAC ridotta rispetto ai veicoli simili immatricolati in un altro Stato membro e introdotti a Malta a partire da tale data. In tale contesto, la Commissione fornisce alcuni esempi che, a suo avviso, illustrano tale affermazione.
- 14 La Commissione ricorda che l'articolo 110 TFUE obbliga ciascuno Stato membro a scegliere e a strutturare le tasse gravanti sugli autoveicoli in modo che queste ultime non producano l'effetto di favorire la vendita di veicoli d'occasione nazionali e scoraggiare, in tal modo, l'importazione di veicoli d'occasione analoghi di altri Stati membri (sentenza del 7 luglio 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punto 25).
- 15 In tale contesto, la Commissione rinvia alla giurisprudenza costante della Corte, derivante in particolare dalle sentenze dell'11 dicembre 1990, Commissione/Danimarca (C-47/88, EU:C:1990:449, punto 17), del 3 giugno 2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, punti 32 e 40), nonché del 7 aprile 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, punto 55), da cui risulterebbe che gli autoveicoli usati provenienti da altri Stati membri, che costituiscono i «prodotti degli altri Stati membri», ai sensi dell'articolo 110 TFUE, sono i veicoli messi in vendita negli Stati membri diversi dallo Stato membro interessato e che, in caso di acquisto da parte di un residente di quest'ultimo Stato membro, possono essere importati e messi in circolazione in quest'ultimo, mentre i veicoli simili nazionali, che costituiscono i «prodotti nazionali», ai sensi dell'articolo 110 TFUE, sono gli autoveicoli usati dello stesso tipo, delle stesse caratteristiche e aventi la stessa usura che sono messi in vendita nello Stato membro interessato.
- 16 Orbene, secondo la Commissione, il regime introdotto dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione, nella parte in cui determina l'importo della TAC, non tiene conto della data di prima immatricolazione dei veicoli qualora quest'ultima abbia avuto luogo in uno Stato membro diverso dalla Repubblica di Malta anteriormente al 1° gennaio 2009, di modo che ne risulterebbe una tassazione dei veicoli importati da un altro Stato membro superiore a quella dei veicoli immatricolati a Malta prima di tale data.
- 17 La Commissione ne trae la conclusione che, al pari del regime fiscale portoghese relativo alla tassa annuale di circolazione riscossa sugli autoveicoli immatricolati in Portogallo, regime che è stato dichiarato dalla Corte contrario all'articolo 110 TFUE, nell'ordinanza del 17 aprile 2018, dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275), il regime introdotto dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione ha l'effetto di incoraggiare una tassazione favorevole degli autoveicoli usati nazionali e di disincentivare il trasferimento, a partire da altri Stati membri, di autoveicoli usati simili, violando in tal modo detto articolo.

- 18 In secondo luogo, la Commissione contesta gli argomenti dedotti dalla Repubblica di Malta, nell'ambito del procedimento precontenzioso, al fine di giustificare la conformità del quarto allegato della legge sull'immatricolazione all'articolo 110 TFUE.
- 19 A tal riguardo, essa fa valere, sotto un primo profilo, che l'argomento della Repubblica di Malta relativo al carattere complementare della tassa di immatricolazione e della TAC non è fondato, in quanto la compatibilità di quest'ultima tassa con il diritto dell'Unione dovrebbe essere valutata indipendentemente da qualsiasi altra tassa sui veicoli. Peraltro, anche se queste due tasse avessero la stessa base giuridica nella legislazione maltese, non vi sarebbe alcuna correlazione tra loro nel modo in cui sono calcolate, poiché la tassa di immatricolazione è riscossa una sola volta, mentre la TAC verrebbe riscossa ogni anno. Infine, anche supponendo che la Repubblica di Malta ritenesse opportuno tassare, a titolo compensativo, i veicoli immatricolati a Malta anteriormente al 1° gennaio 2009 secondo il vecchio sistema, essa potrebbe facilmente porre rimedio alla discriminazione che il quarto allegato della legge sull'immatricolazione istituisce, semplicemente, concedendo questo stesso trattamento fiscale ai veicoli usati importati che sono stati immatricolati in un altro Stato membro prima di tale data.
- 20 Sotto un secondo profilo, il perseguimento di un obiettivo ambientale, nel caso di specie, mediante l'adozione del principio del «chi inquina paga» nel nuovo sistema, non dispenserebbe uno Stato membro dall'obbligo di evitare qualsiasi discriminazione. Inoltre, come la Corte avrebbe già dichiarato al punto 60 della sentenza del 7 aprile 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), l'obiettivo di tutela dell'ambiente potrebbe essere realizzato, nel caso di specie, in modo più completo e più coerente aumentando la componente ambientale della TAC per tutti i veicoli di una certa età immatricolati prima del 1° gennaio 2009, che si tratti di veicoli usati importati o di veicoli «nazionali».
- 21 Sotto un terzo profilo, le considerazioni relative alla violazione del principio della tutela del legittimo affidamento e alle implicazioni sociali che deriverebbero dall'assoggettamento del parco veicoli nazionale immatricolato prima del 1° gennaio 2009 al nuovo sistema non possono giustificare una violazione del principio fondamentale di non discriminazione enunciato all'articolo 110 TFUE, dal momento che le autorità maltesi potrebbero facilmente rispondere alle preoccupazioni ad esso relative, rispettando al contempo l'articolo 110 TFUE, assoggettando al vecchio sistema tutti i veicoli immatricolati prima di tale data, a Malta o in un altro Stato membro.
- 22 In terzo e ultimo luogo, la Commissione sottolinea che il processo in corso con il quale la Repubblica di Malta avrebbe apportato modifiche alla legge sull'immatricolazione non ha alcuna incidenza sul presente ricorso. Infatti, da un lato, nessun emendamento sarebbe stato ancora formalmente adottato dalla Repubblica di Malta. Dall'altro, dalla costante giurisprudenza della Corte risulterebbe che l'esistenza di un inadempimento deve essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato, vale a dire, nel caso di specie, alla data del 9 agosto 2021.
- 23 La Repubblica di Malta rileva, in primo luogo, che a Malta non è fabbricato alcun veicolo, cosicché tutti i veicoli sono necessariamente importati in tale Stato membro. Pertanto, in assenza di un mercato locale dei veicoli, essa non avrebbe mai potuto prendere in considerazione l'adozione di una qualsiasi normativa intesa a tutelare un siffatto mercato. Di conseguenza, qualsiasi riferimento a «prodotti nazionali», paragonati a «prodotti importati», nel contesto del mercato maltese dei veicoli, sarebbe un'assurdità e rientrerebbe in una pura finzione. Pertanto, tutti gli argomenti giuridici della Commissione, nei limiti in cui si baserebbero su una siffatta finzione, dovrebbero essere respinti.

- 24 Peraltro, la distinzione operata dal regime introdotto dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione per quanto riguarda la determinazione dell'importo della TAC sarebbe fondata non già sul fatto che il veicolo di cui trattasi sia stato fabbricato a Malta o importato da un altro Stato membro, ipotesi in cui vi sarebbe chiaramente una violazione dell'articolo 110 TFUE, bensì sulla data di immatricolazione di detto veicolo.
- 25 In secondo luogo, la Repubblica di Malta sottolinea che nessun veicolo può essere utilizzato sulle strade maltesi a meno che il suo proprietario non abbia pagato la tassa di immatricolazione al momento della sua importazione a Malta e della sua immatricolazione in tale Stato membro e, successivamente, la TAC. Pertanto, contrariamente a quanto sosterebbe la Commissione, la tassa di immatricolazione e la TAC dovrebbero essere considerate come rientranti in un regime fiscale unico e globale, di modo che la valutazione di una delle componenti di quest'ultimo indipendentemente dall'altra condurrebbe inevitabilmente a conclusioni ingiuste e inique.
- 26 In tale contesto, la Repubblica di Malta rileva che la differenza di trattamento, per quanto riguarda la determinazione dell'importo della TAC, che il quarto allegato della legge sull'immatricolazione istituisce tra i veicoli immatricolati a Malta anteriormente al 1° gennaio 2009, quindi nell'ambito del precedente sistema, e quelli immatricolati a partire da tale data, quindi nell'ambito del nuovo sistema, prende in considerazione la circostanza che i proprietari dei veicoli immatricolati nell'ambito del precedente sistema dovevano pagare una tassa di immatricolazione nettamente più elevata di quella che devono pagare i proprietari dei veicoli immatricolati nell'ambito del nuovo sistema, i quali, in cambio, si vedono applicare una TAC che varia in funzione dell'emissione di CO₂ dei loro veicoli.
- 27 Il sistema sarebbe così concepito in modo da determinare una tassazione globale equa dei veicoli e contrastare il danno che i veicoli immatricolati a Malta prima del 2009 subirebbero, in caso contrario, a causa della riduzione della tassa di immatricolazione risultante dagli emendamenti adottati nel 2009. Pertanto, secondo la Repubblica di Malta, si deve ritenere che le autovetture immatricolate a Malta anteriormente al 1° gennaio 2009 e quelle immatricolate a partire da tale data appartengano a due categorie oggettivamente distinte che, a causa della rifusione del sistema di tassazione, non sono comparabili e che non possono quindi essere oggetto di un trattamento discriminatorio.
- 28 Per illustrare tale argomento, la Repubblica di Malta rinvia a una tabella contenuta nell'allegato 1 del suo controricorso, contenente un confronto tra i sette modelli di veicoli più immatricolati a Malta, da cui risulterebbe che la riscossione di una TAC più elevata sui veicoli immatricolati a partire dal 1° gennaio 2009 rispetto alla TAC riscossa sui veicoli immatricolati prima di tale data ha costituito una misura equa al fine di ravvicinare il più possibile l'onere fiscale globale gravante sui proprietari di veicoli immatricolati prima del 2009 a quello gravante sui proprietari di veicoli immatricolati a partire dal 1° gennaio 2009.
- 29 La riscossione di una TAC più elevata sui veicoli immatricolati a partire dal 1° gennaio 2009 non creerebbe quindi alcuna discriminazione tra i veicoli immatricolati prima di tale data e quelli immatricolati dopo tale data, ma contribuirebbe, al contrario, ad evitare la discriminazione e la flagrante ingiustizia che subirebbero i proprietari di veicoli immatricolati anteriormente al 1° gennaio 2009 se la stessa TAC dovesse essere applicata senza distinzione. Infatti, il prelievo di un livello equivalente di TAC non consentirebbe in alcun modo ai proprietari di questi ultimi di ammortizzare la tassa di immatricolazione più elevata da essi pagata, con la conseguenza inevitabile che il valore residuo di tali veicoli sarebbe fortemente diminuito rispetto a quello dei veicoli immatricolati dopo tale data.

- 30 Infine, la Repubblica di Malta aggiunge che i veicoli immatricolati in un altro Stato membro anteriormente al 1° gennaio 2009 e importati a Malta a partire da tale data non possono essere assimilati ai veicoli immatricolati a Malta prima di tale data, dal momento che i primi veicoli sono stati assoggettati ad un regime di tassa di immatricolazione totalmente diverso nel loro Stato membro d'origine.
- 31 In terzo luogo, la Repubblica di Malta ribadisce che il nuovo sistema mira a proteggere l'ambiente mediante l'applicazione del principio del «chi inquina paga», favorendo i veicoli nuovi, più piccoli e più puliti. Nell'ambito del nuovo sistema, il tasso della TAC aumenterebbe proporzionalmente sia in funzione dell'età del veicolo sia in funzione delle sue emissioni totali di CO₂. Tale sistema mirerebbe quindi effettivamente ad incoraggiare l'acquisto di veicoli meno inquinanti nonché un adeguamento più frequente dei veicoli, dato che il tasso della TAC sarebbe fisso durante i primi cinque anni successivi all'immatricolazione di ciascun veicolo.
- 32 In quarto luogo, la Repubblica di Malta ribadisce che il fatto di imporre un assoggettamento dell'intero parco veicoli immatricolato a Malta anteriormente al 1° gennaio 2009 al nuovo sistema penalizzerebbe le persone che hanno acquistato il loro veicolo prima di tale data, dal momento che un siffatto assoggettamento comporterebbe una forte diminuzione del valore residuo degli autoveicoli interessati e imporrebbe ai loro proprietari un onere fiscale elevato nella fase della TAC, mentre essi avrebbero già sopportato un onere fiscale elevato allo stadio dell'immatricolazione. Pertanto, il passaggio al nuovo sistema pregiudicherebbe le legittime aspettative dei proprietari dei veicoli immatricolati a Malta nell'ambito del vecchio sistema. Inoltre, detto assoggettamento non terrebbe conto delle implicazioni sociali che deriverebbero dal fatto che i veicoli rientranti nel vecchio sistema sarebbero di norma detenuti da persone la cui situazione finanziaria è precaria.
- 33 In quinto e ultimo luogo, la Repubblica di Malta indica che le modifiche alla legge sull'immatricolazione che pongono rimedio all'asserita violazione dell'articolo 110 TFUE sono già state approvate dal Parlamento maltese ed entreranno in vigore il 1° gennaio 2024, precisando tuttavia che tali emendamenti sono stati presentati alla Commissione unicamente in uno spirito di cooperazione e di compromesso e che essi non implicano affatto il riconoscimento dell'esistenza di una qualsivoglia infrazione o discriminazione.

Giudizio della Corte

- 34 In primo luogo, occorre ricordare, come risulta da una giurisprudenza costante della Corte, che l'esistenza di un inadempimento deve essere valutata in base alla situazione dello Stato membro in questione quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato, e che la Corte non può tener conto dei mutamenti successivi [sentenza del 21 settembre 2023, Commissione/Germania (Protezione delle zone speciali di conservazione), C-116/22, EU:C:2023:687, punto 29 e giurisprudenza ivi citata].
- 35 Pertanto, nel caso di specie, l'approvazione da parte del Parlamento maltese, successivamente alla scadenza del termine impartito nel parere motivato del 9 giugno 2021, degli emendamenti alla legge sull'immatricolazione menzionati al punto 33 della presente sentenza non ha alcuna incidenza sull'oggetto del presente ricorso né sulla sua fondatezza.
- 36 In secondo luogo, come la Corte ha ripetutamente dichiarato, l'articolo 110 TFUE costituisce un complemento delle disposizioni relative all'abolizione dei dazi doganali e delle tasse di effetto equivalente. Tale disposizione del Trattato FUE mira a garantire la libera circolazione delle merci

fra gli Stati membri in normali condizioni di concorrenza mediante l'eliminazione di ogni forma di protezione che possa derivare dall'applicazione di tributi interni discriminatori nei confronti delle merci originarie di altri Stati membri (sentenza del 3 giugno 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punto 37 e giurisprudenza ivi citata).

- 37 A tal fine, l'articolo 110, primo comma, TFUE vieta a ciascuno Stato membro di applicare, ai prodotti degli altri Stati membri, imposizioni interne superiori a quelle applicate ai prodotti nazionali simili.
- 38 Questa disposizione è diretta quindi a garantire l'assoluta neutralità dei tributi interni sotto il profilo della concorrenza tra prodotti che si trovano già sul mercato nazionale e prodotti importati (sentenza del 7 aprile 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punto 35 e giurisprudenza ivi citata).
- 39 A tale riguardo, la Corte ha dichiarato che un sistema fiscale può essere considerato compatibile con l'articolo 110 TFUE solo qualora sia accertato che esso è congegnato in modo da escludere in ogni caso che i prodotti importati vengano assoggettati ad un onere più gravoso rispetto ai prodotti nazionali e che, pertanto, esso non comporti, in nessun caso, effetti discriminatori (sentenza del 3 giugno 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punto 38 e giurisprudenza ivi citata).
- 40 In tale contesto, la Corte ha precisato che sussiste una violazione dell'articolo 110, primo comma, TFUE quando il tributo gravante sul prodotto importato e quello gravante sul prodotto nazionale simile sono calcolati secondo criteri e modalità differenti, con la conseguenza che il prodotto importato viene assoggettato, almeno in determinati casi, ad un onere più gravoso (sentenza del 3 giugno 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punto 39 e giurisprudenza ivi citata).
- 41 Pertanto, il divieto sancito dall'articolo 110 TFUE deve applicarsi ogniqualvolta un'imposizione interna di uno Stato membro sia atta a scoraggiare l'importazione di merci originarie di altri Stati membri a vantaggio di prodotti nazionali simili (sentenza del 19 dicembre 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, punto 38).
- 42 Orbene, da un lato, dalla giurisprudenza della Corte risulta che le tasse gravanti sugli autoveicoli, quali, in particolare, le tasse di circolazione e di immatricolazione, costituiscono imposizioni interne degli Stati membri (v., in tal senso, sentenze del 15 marzo 2001, Commissione/Francia, C-265/99, EU:C:2001:169, punto 51, nonché del 19 dicembre 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).
- 43 Dall'altro lato, è pacifico che gli autoveicoli presenti sul mercato di uno Stato membro sono «prodotti nazionali» di quest'ultimo, ai sensi dell'articolo 110 TFUE. Quando tali prodotti sono messi in vendita sul mercato dei veicoli usati di tale Stato membro, essi devono essere considerati «prodotti simili» ai veicoli usati importati dello stesso tipo, delle stesse caratteristiche e aventi la stessa usura (sentenza del 7 luglio 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punto 24 e giurisprudenza ivi citata).
- 44 Di conseguenza, l'articolo 110 TFUE obbliga ciascuno Stato membro a scegliere e a strutturare le tasse gravanti sugli autoveicoli in modo tale che queste non abbiano l'effetto di incentivare la vendita di veicoli usati nazionali e di disincentivare l'importazione di veicoli usati simili (sentenza del 7 aprile 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punto 56).

- 45 In tale contesto, la Corte ha, in particolare, dichiarato contraria all'articolo 110 TFUE una normativa di uno Stato membro in forza della quale la tassa unica di circolazione da essa imposta era riscossa sugli autoveicoli leggeri destinati al trasporto di passeggeri immatricolati o registrati in detto Stato membro senza che si tenesse conto della data di prima immatricolazione di un veicolo qualora quest'ultima fosse avvenuta in un altro Stato membro, con la conseguenza che la tassazione dei veicoli importati da un altro Stato membro era superiore a quella dei veicoli nazionali simili. Infatti, tale normativa ha l'effetto di incentivare la vendita di veicoli usati nazionali e di disincentivare in tal modo l'importazione di veicoli usati simili (v., in tal senso, ordinanza del 17 aprile 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punti 21 e 22).
- 46 Occorre pertanto verificare, alla luce di tale giurisprudenza, se il regime introdotto dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione per quanto riguarda la determinazione dell'importo della TAC comporti l'effetto descritto al punto precedente della presente sentenza, cosicché, come sostiene la Commissione, esso violerebbe il divieto di discriminazione sancito all'articolo 110 TFUE.
- 47 A tal riguardo, in primo luogo, conformemente alla giurisprudenza citata al punto 43 della presente sentenza e contrariamente all'argomento della Repubblica di Malta relativo all'inesistenza di un mercato maltese di veicoli, si deve constatare che i veicoli immatricolati a Malta e messi in vendita sul mercato dei veicoli usati di tale Stato membro devono essere considerati come «prodotti nazionali simili», ai sensi dell'articolo 110 TFUE, ai veicoli usati importati dello stesso tipo, delle stesse caratteristiche e della stessa usura.
- 48 In secondo luogo, come risulta dall'articolo 3, paragrafo 1, e dall'articolo 8, paragrafo 5, della legge sull'immatricolazione, la TAC si applica ai veicoli a motore importati o fabbricati a Malta ed è riscossa al momento dell'immatricolazione di tali veicoli e successivamente ogni anno.
- 49 In terzo luogo, è pacifico che, nell'ambito del regime introdotto dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione, una TAC differenziata è applicata a seconda che essa riguardi veicoli immatricolati a Malta prima o a partire dal 1° gennaio 2009. In particolare, per quanto concerne i veicoli immatricolati a Malta prima di tale data, la TAC è calcolata sulla base della cilindrata del motore del veicolo, del modo di propulsione (diesel o benzina) e dell'anno di fabbricazione. Per contro, per quanto riguarda i veicoli immatricolati a Malta a decorrere da tale data, il calcolo della TAC è effettuato sulla base delle emissioni di CO₂ (motori a benzina), delle emissioni di CO₂ e di particolato (motori diesel) e dell'anno di fabbricazione per questi due tipi di motorizzazione.
- 50 In quarto luogo, dalle memorie delle parti risulta che, a causa di tali diverse modalità di calcolo, l'importo della TAC applicabile ai veicoli immatricolati a Malta a partire dal 1° gennaio 2009 è più elevato dell'importo della TAC applicabile ai veicoli simili immatricolati a Malta prima di tale data, il che è confermato dagli esempi presentati alla Corte dalla Commissione e che non sono stati contestati dalla Repubblica di Malta.
- 51 Pertanto, il regime introdotto dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione per quanto riguarda la determinazione dell'importo della TAC comporta che i veicoli usati venduti a Malta dopo esservi stati immatricolati prima del 1° gennaio 2009 sono soggetti a una TAC ridotta rispetto ai veicoli usati simili immatricolati in uno Stato membro diverso dalla Repubblica di Malta prima di tale data e introdotti a Malta a decorrere da tale data.

- 52 Di conseguenza, un regime del genere grava i veicoli usati immatricolati per la prima volta in uno Stato membro diverso dalla Repubblica di Malta anteriormente al 1° gennaio 2009 e importati in quest'ultimo Stato membro dopo tale data di una tassazione più gravosa di quella gravante sui veicoli usati nazionali similari immatricolati a Malta prima di tale data, in quanto non tiene conto della data di immatricolazione, negli altri Stati membri, dei veicoli importati. Un siffatto regime ha dunque l'effetto di incentivare la vendita di veicoli usati nazionali e di disincentivare in tal modo l'importazione di veicoli usati similari (v., per analogia, ordinanza del 17 aprile 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punto 21).
- 53 In terzo luogo, gli argomenti dedotti dalla Repubblica di Malta diretti a dimostrare la conformità del regime introdotto dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione all'articolo 110 TFUE non possono mettere in discussione tale valutazione.
- 54 Infatti, per quanto riguarda, in primo luogo, l'argomento relativo al carattere globale della tassa di immatricolazione e della TAC, occorre constatare che, ad eccezione del fatto che queste due tasse hanno la stessa base giuridica nella legislazione maltese, nulla negli elementi prodotti dalla Repubblica di Malta, in particolare nella tabella contenuta nell'allegato 1 del suo controricorso, menzionata al punto 28 della presente sentenza, consente di dimostrare che dette tasse presentino un nesso tale da giustificare che esse siano oggetto di una valutazione congiunta.
- 55 Da un lato, per quanto riguarda la natura stessa di tali tasse, la tassa di immatricolazione è dovuta a causa dell'immatricolazione del veicolo a Malta, mentre la TAC lo è a causa del possesso di un veicolo idoneo a circolare sulla pubblica via. Dall'altro lato, per quanto riguarda l'esigibilità di tali tasse, la tassa di immatricolazione è dovuta una sola volta, all'atto dell'immatricolazione del veicolo a Malta, mentre la TAC deve essere versata al momento dell'immatricolazione, poi, ogni anno, per tutta la durata di vita del veicolo.
- 56 Inoltre, anche supponendo che l'esistenza di un nesso tra la tassa di immatricolazione e la TAC possa essere considerata dimostrata, la Repubblica di Malta avrebbe comunque omesso di dimostrare che l'importo globale della tassa di immatricolazione versata dai proprietari di veicoli immatricolati a Malta prima del 2009 e della TAC che deve essere versata per tutta la durata di vita di tali veicoli corrisponde all'importo globale della tassa di immatricolazione versata dai proprietari di veicoli similari immatricolati per la prima volta in uno Stato membro diverso dalla Repubblica di Malta prima del 1° gennaio 2009 e importati in quest'ultimo Stato membro a partire da tale data e della TAC che deve essere versata per tutta la durata di vita di questi ultimi veicoli.
- 57 In secondo luogo, per quanto riguarda l'argomento della Repubblica di Malta secondo cui il nuovo sistema mirerebbe a tutelare l'ambiente mediante l'applicazione del principio del «chi inquina paga», è sufficiente constatare che tale Stato membro non ha dimostrato in che modo l'introduzione di una TAC che colpisce maggiormente i veicoli usati importati rispetto ai veicoli usati nazionali similari sarebbe idonea a garantire tale obiettivo.
- 58 Peraltro, come giustamente rilevato dalla Commissione, il perseguimento di un obiettivo di tutela dell'ambiente potrebbe essere realizzato in modo più completo e coerente aumentando la componente ambientale della TAC per tutti i veicoli di una certa età, vale a dire i veicoli usati immatricolati per la prima volta prima del 2009, a Malta o in un altro Stato membro. Un tale aumento non favorirebbe in modo discriminatorio il mercato nazionale dei veicoli usati a scapito dell'immissione in circolazione di veicoli usati importati e sarebbe, inoltre, conforme al principio del «chi inquina paga» (v., in tal senso, sentenza del 7 luglio 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punto 28 e giurisprudenza ivi citata).

- 59 In terzo luogo, per quanto riguarda l'argomento relativo al principio della tutela del legittimo affidamento e a considerazioni di ordine sociale, anche supponendo che tale principio e tali considerazioni costituiscano un obiettivo legittimo al fine di giustificare la differenza di trattamento in questione, la Repubblica di Malta non ha neppure dimostrato in che modo l'introduzione di una siffatta differenza di trattamento sarebbe idonea a garantire la tutela di detto principio e a prendere in considerazione dette considerazioni di ordine sociale.
- 60 In tale contesto, occorre constatare, al pari della Commissione, che, se la Repubblica di Malta dovesse ritenere necessario tutelare le eventuali aspettative dei proprietari del parco veicoli nazionale immatricolato a Malta anteriormente al 1° gennaio 2009, essa potrebbe pervenirvi, senza violare il divieto di discriminazione previsto all'articolo 110 TFUE, assoggettando al precedente sistema sia tali veicoli sia i veicoli immatricolati in un altro Stato membro prima di tale data e importati a Malta a partire da tale data.
- 61 Di conseguenza, occorre concludere che il regime istituito dal quarto allegato della legge sull'immatricolazione per quanto riguarda la determinazione dell'importo della TAC viola l'articolo 110 TFUE e si deve accogliere, pertanto, la censura unica sollevata dalla Commissione.
- 62 Dall'insieme delle considerazioni che precedono risulta che la Repubblica di Malta è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 110 TFUE applicando una tassa annuale di circolazione più elevata ai veicoli a motore immatricolati in altri Stati membri prima del 1° gennaio 2009 e introdotti a Malta a partire da tale data rispetto a quella applicata ai veicoli simili immatricolati a Malta prima di tale data.

Sulle spese

- 63 Ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda.
- 64 Nel caso di specie, poiché la Repubblica di Malta è rimasta soccombente, occorre condannarla a farsi carico, oltre che delle proprie spese, di quelle sostenute dalla Commissione, conformemente alla domanda di quest'ultima.

Per questi motivi, la Corte (Settima Sezione) dichiara e statuisce:

- 1) La Repubblica di Malta è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 110 TFUE applicando una tassa annuale di circolazione più elevata ai veicoli a motore immatricolati in altri Stati membri prima del 1° gennaio 2009 e introdotti a Malta a partire da tale data rispetto a quella applicata ai veicoli simili immatricolati a Malta prima di tale data.**
- 2) La Repubblica di Malta si fa carico, oltre che delle proprie spese, di quelle sostenute dalla Commissione europea.**

Firme