



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção)

22 de fevereiro de 2024*

«Incumprimento de Estado — Artigo 110.º TFUE — Imposto anual de circulação —
Tributação dos veículos usados importados superior à que incide sobre os veículos similares que já
se encontram no mercado nacional»

No processo C-694/22,

que tem por objeto uma ação por incumprimento ao abrigo do artigo 258.º TFUE, intentada em
10 de novembro de 2022,

Comissão Europeia, representada por M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici e R. Valletta Mallia, na
qualidade de agentes,

demandante,

contra

República de Malta, representada por A. Buhagiar, na qualidade de agente,

demandada,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção),

composto por: F. Biltgen, presidente de secção, J. Passer e M. L. Arastey Sahún (relatora), juízes,

advogado-geral: A. M. Collins,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de
conclusões,

profere o presente

* Língua do processo: inglês.

Acórdão

- 1 Com a sua petição, a Comissão Europeia pede ao Tribunal de Justiça que declare que a República de Malta não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 110.º TFUE, ao aplicar um imposto anual de circulação mais elevada aos veículos a motor matriculados noutros Estados-Membros antes de 1 de janeiro de 2009 e introduzidos em Malta a partir dessa data do que a aplicada aos veículos similares matriculados em Malta antes da referida data.

Quadro jurídico

- 2 O artigo 2.º, n.º 1, da Motor Vehicles Registration and Licensing Act (Lei relativa à Matrícula e à homologação dos veículos a motor), conforme alterada pela Lei XV de 2016, que consta do capítulo 368 das leis de Malta (a seguir «Lei relativa à Matrícula»), dispõe:

«A presente lei, salvo se do contexto resultar o contrário, dispõe o seguinte:

[...]

“imposto de circulação” designa o imposto pago aquando da atribuição de uma matrícula a um veículo a motor e, posteriormente, todos os anos;

[...]

“imposto de atribuição de matrícula” designa o imposto de atribuição de matrícula aplicado e cobrado nos termos do artigo 3.º;

[...]»

- 3 O artigo 3.º, n.º 1, da Lei relativa à Matrícula prevê:

«A [Autoridade dos Transportes de Malta] aplica e cobra, em nome do Governo, um imposto de atribuição de matrícula e um imposto de circulação, cuja taxa ou montante é especificado na presente lei, aquando da atribuição de matrícula e da aprovação de:

(a) qualquer veículo a motor importado ou introduzido em Malta, e

(b) qualquer veículo a motor fabricado em Malta,

salvo se o veículo estiver isento ao abrigo da presente lei ou se já estiver matriculado e aprovado noutro país e se tiver sido introduzido ou importado temporariamente em Malta em conformidade com o disposto no artigo 18.º [...]

- 4 O artigo 8.º desta lei tem a seguinte redação:

«(1) O imposto de atribuição de matrícula dos veículos das categorias M1, M2 e M3 é devido em função do valor da atribuição de matrícula a um veículo a motor classificado ou provisoriamente classificado na segunda lista, à taxa ou ao montante indicado para a categoria em questão e em conformidade com os critérios definidos em cada lista:

Desde que, para os veículos da categoria M1 usados classificados na segunda lista que não os abrangidos pelo artigo 6.º, n.º 2, não exceda o valor fiscal residual amortizado de um veículo a motor idêntico ou similar no mercado maltês.

(2) O imposto de atribuição de matrícula dos veículos das categorias N1, N2 e N3 é equivalente às taxas ou aos montantes indicados no primeiro anexo.

(3) No que diz respeito aos veículos automóveis introduzidos em Malta que tenham sido alugados ou tomados em locação financeira noutro Estado-Membro e sujeitos ao pagamento de um imposto de atribuição de matrícula em aplicação do artigo 3.º, n.º 2, o imposto de atribuição de matrícula devido é o previsto no artigo 3.º, n.º 3.

(4) Os veículos a motor da categoria M1 cujos níveis de emissões de CO₂ sejam iguais ou superiores a 221 g/km (e cujo nível de emissão seja equivalente à norma europeia mais recente, à norma europeia mais recente menos um ou à norma europeia mais recente menos dois) e os motociclos de cilindrada igual ou superior a 801 cc que devam ser matriculados pela primeira vez junto da [Autoridade dos Transportes de Malta] ao abrigo da presente lei, podem ser matriculados tendo em vista a sua utilização nas estradas de Malta, única e exclusivamente aos sábados, domingos, feriados nacionais e outros feriados.

O imposto de atribuição de matrícula sobre os referidos veículos a motor da categoria M1 e motociclos é aplicado à taxa fixada no segundo anexo da presente lei.

(5) Um imposto de circulação é devido no momento da atribuição de matrícula aos veículos a motor da categoria M1 e dos motociclos matriculados em conformidade com os n.ºs 3 e 4, à taxa plena indicada no quarto anexo e, posteriormente, todos os anos.

[...]»

- 5 O quarto anexo da Lei relativa à Matrícula estabelece uma distinção entre, por um lado, os veículos matriculados em Malta antes de 1 de janeiro de 2009, os quais estão sujeitos a um imposto de circulação calculado com base na cilindrada do motor do veículo, do modo de propulsão (gasóleo ou gasolina) e do ano de fabrico do veículo, bem como, por outro lado, os veículos matriculados em Malta a partir de 1 de janeiro de 2009, que estão sujeitos a um imposto de circulação calculado sobre as emissões de CO₂ (motores a gasolina), as emissões de CO₂ e de partículas (motores a gasóleo) e o ano de fabrico.

Procedimento pré-contencioso e tramitação processual no Tribunal de Justiça

- 6 Em 7 de junho de 2019, depois de ter considerado que, ao aplicar um imposto anual de circulação (a seguir «IAC») mais elevado para os veículos a motor matriculados nos Estados-Membros que não na República de Malta antes de 1 de janeiro de 2009 e introduzidos em Malta a partir dessa data do que a aplicável aos veículos similares matriculados em Malta antes da referida data, o quarto anexo da Lei relativa à Matrícula era contrário ao artigo 110.º TFUE, a Comissão enviou uma notificação para cumprir a este Estado-Membro.
- 7 A República de Malta respondeu por carta de 26 de agosto de 2019, na qual expôs, em primeiro lugar, que o regime do imposto de atribuição de matrícula dos veículos e o regime do IAC eram complementares, pelo que este último regime não podia ser objeto, isoladamente, de um exame

quanto à sua conformidade com o artigo 110.º TFUE. Em segundo lugar, declarou que o regime introduzido pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula no que respeita ao IAC aplicável aos veículos matriculados em Malta a partir de 1 de janeiro de 2009 (a seguir «novo sistema») se baseava no princípio do poluidor-pagador e favorecia os veículos novos, mais pequenos e menos poluentes. Em terceiro lugar, afirmou que a aplicação do novo sistema aos veículos matriculados em Malta antes de 1 de janeiro de 2009, penaliza as pessoas que tinham comprado o seu veículo antes dessa data. Em quarto lugar, indicou que estavam a ser analisadas alterações à Lei relativa à Matrícula que permitem corrigir a discriminação que, segundo a Comissão, o quarto anexo desta lei instituiria relativamente aos veículos importados em Malta a partir de 1 de janeiro de 2009.

- 8 Em 9 de junho de 2021, a Comissão emitiu um parecer fundamentado no qual reiterou que, em seu entender, o regime do IAC instituído pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula violava o artigo 110.º TFUE. Salientou que as alterações mencionadas pela República de Malta na sua carta de 26 de agosto de 2019 ainda não tinham sido adotadas, que não as tinha tido em conta na sua avaliação, mas que tinha deduzido do facto de essas alterações terem sido propostas que a República de Malta reconhecia a existência da discriminação em causa. Convidou, assim, a República de Malta a dar cumprimento ao parecer fundamentado no prazo de dois meses.
- 9 Por carta de 5 de agosto de 2021, a República de Malta respondeu a este parecer fundamentado, precisando melhor as medidas legislativas previstas para sanar a pretensa infração. Por outro lado, este Estado-Membro alegou, novamente, as consequências nefastas que a sujeição ao novo sistema de todo o parque automóvel matriculado em Malta antes de 1 de janeiro de 2009 implicaria para os proprietários dos veículos em questão. Com efeito, essa sujeição violaria a confiança legítima desses proprietários, os quais, em conformidade com o regime anterior ao quarto anexo da Lei relativa à Matrícula (a seguir «sistema anterior»), tinham pago, no momento da atribuição de matrícula ao seu veículo, um imposto a este respeito, confiando que, posteriormente, não lhes seria exigida uma tributação adicional. Neste contexto, a República de Malta sublinhou que importa tomar em consideração as implicações sociais que essa alteração teria, que decorrem da probabilidade de os veículos abrangidos pelo sistema anterior pertencerem a pessoas em situação de precariedade financeira.
- 10 Não tendo a Comissão ficado convencida com a resposta da República de Malta, decidiu intentar a presente ação.

Quanto à ação

Argumentos das partes

- 11 Em apoio da sua ação, a Comissão invoca um fundamento único, relativo à violação, pela República de Malta, do artigo 110.º TFUE, uma vez que o regime instituído pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula, no que respeita à determinação do montante do IAC, discrimina os veículos usados matriculados noutro Estado-Membro antes de 1 de janeiro de 2009 e importados para Malta a partir dessa data.
- 12 Em primeiro lugar, a Comissão salienta que, nos termos deste regime, os veículos matriculados em Malta antes de 1 de janeiro de 2009 devem ser tributados no quadro do sistema anterior, por força do qual o cálculo do IAC é efetuado com base na cilindrada do motor do veículo, do modo de propulsão (gasóleo ou gasolina) e do ano de fabrico. Em contrapartida, os veículos matriculados em Malta a partir dessa data devem ser tributados de acordo com o novo sistema, nos termos do

qual o cálculo do IAC é efetuado com base nas emissões de CO₂ dos veículos com motor a gasolina, nas emissões de CO₂ e de partículas dos veículos a motor a gasóleo e no ano de fabrico destas duas categorias de veículos.

- 13 Sendo ponto assente que o IAC aplicável ao abrigo do novo sistema é mais elevado do que o aplicável nos termos do sistema anterior, os veículos matriculados em Malta antes de 1 de janeiro de 2009 estão sujeitos a um IAC reduzido em relação aos veículos similares matriculados noutra Estado-Membro e introduzidos em Malta a partir dessa data. Neste contexto, a Comissão fornece alguns exemplos que, em seu entender, ilustram esta afirmação.
- 14 A Comissão recorda que o artigo 110.º TFUE obriga cada Estado-Membro a escolher e a estruturar os impostos que incidem sobre os veículos automóveis para que destes não resulte um favorecimento da venda de veículos usados nacionais e um desencorajamento, deste modo, da importação de veículos usados similares de outros Estados-Membros (Acórdão de 7 de julho de 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, n.º 25).
- 15 Neste âmbito, a Comissão remete para a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, que decorre, nomeadamente, dos Acórdãos de 11 de dezembro de 1990, Comissão/Dinamarca (C-47/88, EU:C:1990:449, n.º 17), de 3 de junho de 2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, n.ºs 32 e 40), bem como de 7 de abril de 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, n.º 55), da qual resulta que os veículos automóveis usados provenientes de outros Estados-Membros, que constituem os «produtos dos outros Estados-Membros» na aceção do artigo 110.º TFUE, são os veículos postos à venda nos Estados-Membros diferentes do Estado-Membro em questão e que podem, em caso de compra por um residente deste último Estado-Membro, ser importados e postos em circulação neste, ao passo que os veículos similares nacionais, que constituem os «produtos nacionais» na aceção do artigo 110.º TFUE, são os veículos automóveis usados do mesmo tipo, com as mesmas características e o mesmo desgaste que são postos à venda no Estado-Membro em questão.
- 16 Ora, segundo a Comissão, o regime introduzido pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula, na parte em que determina o montante do IAC, não tem em conta a data da primeira matrícula dos veículos quando esta teve lugar num Estado-Membro diferente da República de Malta antes de 1 de janeiro de 2009, pelo que daí resulta uma tributação dos veículos importados de outro Estado-Membro superior à dos veículos matriculados em Malta antes desta data.
- 17 Daqui a Comissão conclui que, à semelhança do regime fiscal português relativo ao imposto anual de circulação cobrado sobre os veículos automóveis matriculados em Portugal, regime que o Despacho de 17 de abril de 2018, dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275) do Tribunal de Justiça declarou ser contrário ao artigo 110.º TFUE, o regime introduzido pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula tem por efeito encorajar uma tributação mais favorável dos veículos automóveis usados nacionais e desencorajar a transferência, a partir de outros Estados-Membros, de veículos automóveis usados similares, violando assim o referido artigo.
- 18 Em segundo lugar, a Comissão contesta os argumentos invocados pela República de Malta, no âmbito do procedimento pré-contencioso, para justificar a conformidade do quarto anexo da Lei relativa à Matrícula com o artigo 110.º TFUE.
- 19 A este respeito, a Comissão alega, primeiro, que o argumento da República de Malta relativo ao caráter complementar do imposto de atribuição de matrícula e do IAC não é procedente porque a compatibilidade deste último com o direito da União deve ser apreciada independentemente de

qualquer outra imposição tributária sobre os veículos. Além disso, ainda que estes dois impostos tenham a mesma base jurídica na legislação maltesa, não há nenhuma correlação entre si na sua forma de cálculo, dado que o imposto de atribuição de matrícula é cobrado uma única vez, ao passo que o IAC é cobrado anualmente. Por último, ainda que se admita que a República de Malta considerasse ser oportuno tributar os veículos matriculados em Malta antes de 1 de janeiro de 2009 ao abrigo do sistema anterior, a título compensatório, a República de Malta poderia facilmente sanar a discriminação que o quarto anexo da Lei relativa à Matrícula institui através, muito simplesmente, da concessão desse mesmo tratamento fiscal aos veículos usados importados que foram matriculados noutra Estado-Membro antes dessa data.

- 20 Segundo, a prossecução de um objetivo ambiental, neste caso, através da adoção do princípio do poluidor-pagador no novo sistema, não dispensa um Estado-Membro da obrigação de evitar qualquer discriminação. Além disso, como o Tribunal de Justiça já declarou no n.º 60 do Acórdão de 7 de abril de 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), o objetivo de proteção do ambiente pode ser, no caso em apreço, realizado de forma mais completa e coerente aumentando a componente ambiental do IAC para todos os veículos com uma certa idade matriculados antes de 1 de janeiro de 2009, quer se trate de veículos usados importados ou de veículos «nacionais».
- 21 Terceiro, as considerações relativas à violação do princípio da proteção da confiança legítima e às implicações sociais que resultariam da sujeição ao novo sistema do parque nacional automóvel matriculado antes de 1 de janeiro de 2009 não podem justificar uma violação do princípio fundamental da não discriminação enunciado no artigo 110.º TFUE, uma vez que as autoridades maltesas podem facilmente enfrentar as preocupações invocadas, no respeito do artigo 110.º TFUE, sujeitando ao antigo sistema todos os veículos matriculados antes dessa data, quer em Malta quer noutra Estado-Membro.
- 22 Em terceiro e último lugar, a Comissão sublinha que o processo em curso através do qual a República de Malta introduziu alterações à Lei relativa à Matrícula não tem incidência na presente ação. Com efeito, por um lado, a República de Malta ainda não adotou formalmente nenhuma alteração. Por outro lado, resulta da jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que a existência de um incumprimento deve ser apreciada em função da situação do Estado-Membro tal como se apresentava no termo do prazo fixado no parecer fundamentado, a saber, no caso em apreço, em 9 de agosto de 2021.
- 23 A República de Malta salienta, em primeiro lugar, que não são fabricados veículos em Malta, pelo que todos os veículos são necessariamente importados para este Estado-Membro. Assim, não existindo um mercado local de veículos, nunca poderia ter previsto adotar nenhuma legislação destinada a proteger esse mercado. Nessa medida, qualquer referência a «produtos nacionais» comparados com «produtos importados», é, no contexto do mercado maltês dos veículos, absurda e constitui uma pura ficção. Por conseguinte, todos os argumentos jurídicos da Comissão, na parte em que assentam nessa ficção, devem ser rejeitados.
- 24 Por outro lado, a distinção operada pelo regime introduzido pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula no que respeita à determinação do montante do IAC não se baseia no facto de o veículo em questão ter sido fabricado em Malta ou importado de outro Estado-Membro, hipótese em que existe claramente uma violação do artigo 110.º TFUE, mas na data de matrícula do referido veículo.

- 25 Em segundo lugar, a República de Malta sublinha que nenhum veículo pode ser utilizado nas estradas maltesas se o seu proprietário não tiver pagado o imposto de atribuição de matrícula aquando da sua importação em Malta e da sua atribuição de matrícula neste Estado-Membro e, posteriormente, o IAC. Por conseguinte, contrariamente ao que a Comissão sustenta, deve considerar-se que o imposto de atribuição de matrícula e o IAC fazem parte de um regime fiscal único e global, pelo que a apreciação de uma das componentes deste, independentemente da outra, conduziria inevitavelmente a conclusões injustas e não equitativas.
- 26 Neste contexto, a República de Malta salienta que a diferença de tratamento, no que diz respeito à determinação do montante do IAC, que o quarto anexo da Lei relativa à Matrícula institui entre os veículos matriculados em Malta antes de 1 de janeiro de 2009, isto é, no quadro do sistema anterior, e os matriculados a partir dessa data, ou seja, no âmbito do novo sistema, toma em consideração a circunstância de que os proprietários dos veículos matriculados no âmbito do sistema anterior deviam pagar um imposto de atribuição de matrícula claramente mais elevado do que o que devem pagar os proprietários dos veículos matriculados no âmbito do novo sistema, aos quais, em contrapartida, é aplicado um IAC que varia em função da emissão de CO₂ dos seus veículos.
- 27 O sistema foi assim concebido para conseguir uma tributação global equitativa dos veículos e a compensar o prejuízo que os veículos matriculados em Malta antes de 2009 sofreriam, caso contrário, devido à redução do imposto de atribuição de matrícula resultante das alterações adotadas em 2009. Por conseguinte, segundo a República de Malta, há que considerar que os veículos matriculados em Malta antes de 1 de janeiro de 2009 e os matriculados a partir desta data pertencem a duas categorias objetivamente distintas que, em virtude da reformulação do sistema de tributação, não são comparáveis e não podem, portanto, ser objeto de um tratamento discriminatório.
- 28 Para ilustrar este argumento, a República de Malta remete para um quadro que figura no anexo 1 da sua contestação, que contém uma comparação entre os sete modelos de veículos mais matriculados em Malta, do qual resulta que a cobrança de um IAC mais elevado aos veículos matriculados a partir de 1 de janeiro de 2009 em relação ao IAC cobrado aos veículos matriculados antes dessa data constituiu uma medida equitativa que visa aproximar, tanto quanto possível, a carga fiscal global que recai sobre os proprietários de veículos matriculados antes de 2009 da que recai sobre os proprietários de veículos matriculados a partir de 1 de janeiro de 2009.
- 29 A cobrança de um IAC mais elevado aos veículos matriculados a partir de 1 de janeiro de 2009 não cria, assim, qualquer discriminação entre os veículos matriculados antes dessa data e os matriculados depois dessa data, mas contribui, pelo contrário, para evitar a discriminação e a injustiça flagrante que os proprietários de veículos matriculados antes de 1 de janeiro de 2009 sofreriam se o mesmo IAC devesse ser aplicado sem distinção. Com efeito, a cobrança de um nível equivalente de IAC não permite de modo algum aos proprietários destes últimos veículos amortizar o imposto de atribuição de matrícula mais elevado que pagaram, com a consequência inevitável de o valor residual desses veículos ser significativamente reduzido em relação ao dos veículos matriculados após essa data.
- 30 Por último, a República de Malta acrescenta que os veículos matriculados noutra Estado-Membro antes de 1 de janeiro de 2009 e importados para Malta a partir desta data não podem ser equiparados aos veículos que foram matriculados em Malta antes da referida data, uma vez que os primeiros veículos foram sujeitos a um regime de imposto de atribuição de matrícula totalmente diferente no seu Estado-Membro de origem.

- 31 Em terceiro lugar, a República de Malta reafirma que o novo sistema tem em vista proteger o ambiente através da aplicação do princípio do poluidor-pagador, favorecendo os veículos novos, mais pequenos e menos poluentes. No âmbito do novo sistema, a taxa do IAC aumentaria proporcionalmente, tanto em função da idade do veículo como em função das suas emissões totais de CO₂. Este sistema visa assim efetivamente encorajar a compra de veículos menos poluentes, bem como uma renovação mais frequente dos veículos, dado que a taxa do IAC não se alteraria durante os primeiros cinco anos após a atribuição de matrícula a cada veículo.
- 32 Em quarto lugar, a República de Malta reitera que o facto de sujeitar ao novo sistema todo o parque automóvel matriculado em Malta antes de 1 de janeiro de 2009 penaliza as pessoas que compraram o seu veículo antes dessa data, uma vez que essa sujeição implicaria uma forte diminuição do valor residual dos veículos em questão e imporia aos seus proprietários uma carga fiscal elevada no momento do pagamento do IAC, apesar de já terem suportado uma carga fiscal elevada no momento da atribuição de matrícula. Assim, a passagem para o novo sistema atentaria contra as expectativas legítimas dos proprietários dos veículos matriculados em Malta no quadro do sistema anterior. Além disso, essa sujeição não tem em conta as implicações sociais que decorrem do facto de os veículos abrangidos pelo sistema anterior pertencerem, regra geral, a pessoas cuja situação financeira é precária.
- 33 Em quinto e último lugar, a República de Malta indica que as alterações à Lei relativa à Matrícula que sanariam a pretensa infração ao artigo 110.º TFUE já foram aprovadas pelo Parlamento maltês e entrarão em vigor em 1 de janeiro de 2024, observando, porém, que estas alterações foram apresentadas à Comissão unicamente num espírito de cooperação e de compromisso e que não implicam, de modo algum, o reconhecimento da existência de qualquer infração ou discriminação.

Apreciação do Tribunal de Justiça

- 34 Em primeiro lugar, importa recordar, como decorre de jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, que a existência de um incumprimento deve ser apreciada em função da situação do Estado-Membro em causa tal como se apresentava no termo do prazo fixado no parecer fundamentado e que as alterações que tenha havido posteriormente não podem ser tomadas em conta pelo Tribunal de Justiça [Acórdão de 21 de setembro de 2023, Comissão/Alemanha (Proteção das zonas especiais de conservação), C-116/22, EU:C:2023:687, n.º 29 e jurisprudência referida].
- 35 Assim, no caso em apreço, a aprovação pelo Parlamento maltês, posteriormente ao termo do prazo fixado no parecer fundamentado de 9 de junho de 2021, das alterações à Lei relativa à Matrícula referidas no n.º 33 do presente acórdão não tem incidência sobre o objeto da presente ação nem sobre a sua procedência.
- 36 Em segundo lugar, como o Tribunal de Justiça tem reiteradamente declarado, o artigo 110.º TFUE constitui um complemento das disposições relativas à supressão dos direitos aduaneiros e dos impostos de efeito equivalente. Esta disposição do Tratado FUE tem por objetivo assegurar a livre circulação de mercadorias entre os Estados-Membros, em condições normais de concorrência, através da eliminação de qualquer forma de proteção que possa resultar da aplicação de imposições internas que sejam discriminatórias para os produtos originários de outros Estados-Membros (Acórdão de 3 de junho de 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, n.º 37 e jurisprudência referida).

- 37 Para este efeito, o artigo 110.º, primeiro parágrafo, TFUE proíbe os Estados-Membros de fazerem incidir sobre os produtos dos outros Estados-Membros imposições internas superiores às que incidam sobre os produtos nacionais similares.
- 38 Esta disposição visa garantir a perfeita neutralidade das imposições internas no que respeita à concorrência entre produtos que já se encontrem no mercado nacional e produtos importados (v. Acórdão de 7 de abril de 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, n.º 35 e jurisprudência referida).
- 39 A este propósito, o Tribunal de Justiça declarou que um sistema de tributação só pode ser considerado compatível com o artigo 110.º TFUE se for instituído e organizado com o objetivo de excluir, em qualquer circunstância, que os produtos importados são mais onerados do que os produtos nacionais e que, portanto, não produz, em nenhum caso, efeitos discriminatórios (Acórdão de 3 de junho de 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, n.º 38 e jurisprudência referida).
- 40 Neste contexto, o Tribunal de Justiça precisou que o artigo 110.º, primeiro parágrafo, TFUE é violado sempre que a imposição que incide sobre o produto importado e a que incide sobre o produto nacional similar sejam calculadas de forma diferente e segundo modalidades diferentes que conduzam, ainda que apenas em certos casos, a uma imposição superior do produto importado (Acórdão de 3 de junho de 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, n.º 39 e jurisprudência referida).
- 41 Assim, a proibição imposta pelo artigo 110.º TFUE aplica-se sempre que uma imposição interna de um Estado-Membro é suscetível de desencorajar a importação de bens originários de outros Estados-Membros em benefício de produtos nacionais similares (Acórdão de 19 de dezembro de 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, n.º 38).
- 42 Ora, por um lado, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que os impostos que incidem sobre os veículos automóveis, como, designadamente, os impostos de circulação e de matrícula, constituem imposições internas dos Estados-Membros (v., neste sentido, Acórdãos de 15 de março de 2001, Comissão/França, C-265/99, EU:C:2001:169, n.º 51, e de 19 de dezembro de 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, n.º 20 e jurisprudência referida).
- 43 Por outro lado, é dado assente que os veículos automóveis presentes no mercado de um Estado-Membro são «produtos nacionais» deste na aceção do artigo 110.º TFUE. Quando esses produtos são colocados à venda no mercado dos veículos usados desse Estado-Membro, devem ser considerados «produtos similares» aos veículos usados importados do mesmo tipo, com as mesmas características e com o mesmo desgaste (Acórdão de 7 de julho de 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, n.º 24 e jurisprudência referida).
- 44 Consequentemente, o artigo 110.º TFUE obriga cada Estado-Membro a escolher e a estruturar os seus impostos que incidem sobre os veículos automóveis com o objetivo de não terem por efeito favorecer a venda de veículos usados nacionais e de desencorajar desse modo a importação de veículos usados similares (Acórdão de 7 de abril de 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, n.º 56).
- 45 Neste contexto, o Tribunal de Justiça considerou que era contrária ao artigo 110.º TFUE uma regulamentação de um Estado-Membro por força da qual o Imposto Único de Circulação que estabelece é cobrado sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros matriculados ou registados nesse Estado-Membro sem ter em conta a data da primeira matrícula de um veículo, quando esta tenha sido efetuada noutro Estado-Membro, com a consequência de a tributação

dos veículos importados de outro Estado-Membro ser superior à dos veículos não importados similares. De facto, tal regulamentação tem por efeito favorecer a venda de veículos usados nacionais e desencorajar, assim, a importação de veículos usados similares (v., neste sentido, Despacho de 17 de abril de 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, n.ºs 21 e 22).

- 46 Por conseguinte, cabe verificar, à luz desta jurisprudência, se o regime introduzido pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula no que respeita à determinação do montante do IAC comporta o efeito descrito no número anterior do presente acórdão, de modo que, como sustenta a Comissão, viola a proibição de discriminação prevista no artigo 110.º TFUE.
- 47 A este respeito, primeiro, conforme jurisprudência referida no n.º 43 do presente acórdão e contrariamente ao argumento da República de Malta relativo à inexistência de um mercado maltês de veículos, há que constatar que os veículos matriculados em Malta e postos à venda no mercado dos veículos usados deste Estado-Membro devem ser considerados «produtos nacionais similares», na aceção do artigo 110.º TFUE, aos veículos usados importados do mesmo tipo, com as mesmas características e o mesmo desgaste.
- 48 Segundo, como resulta do artigo 3.º, n.º 1, e do artigo 8.º, n.º 5, da Lei relativa à Matrícula, o IAC aplica-se aos veículos a motor importados ou fabricados em Malta e é cobrado aquando da atribuição de matrícula a esses veículos e, posteriormente, anualmente.
- 49 Terceiro, é ponto assente que, no âmbito do regime introduzido pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula, é aplicado um IAC diferenciado consoante diga respeito a veículos matriculados em Malta antes ou a partir de 1 de janeiro de 2009. Em especial, no que respeita aos veículos matriculados em Malta antes dessa data, o cálculo do IAC é efetuado com base na cilindrada do motor do veículo, no modo de propulsão (gasóleo ou gasolina) e no ano de fabrico. Em contrapartida, no que respeita aos veículos matriculados em Malta a partir da referida data, o cálculo do IAC é efetuado com base nas emissões de CO₂ (motores a gasolina), nas emissões de CO₂ e de partículas (motores a gasóleo) e no ano de fabrico para estes dois tipos de motor.
- 50 Quarto, resulta dos articulados das partes que, devido a estas diferentes modalidades de cálculo, o montante do IAC aplicável aos veículos matriculados em Malta a partir de 1 de janeiro de 2009 é mais elevado do que o montante do IAC aplicável aos veículos similares matriculados em Malta antes desta data, o que é confirmado pelos exemplos que foram apresentados ao Tribunal de Justiça pela Comissão e que não foram contestados pela República de Malta.
- 51 Assim, o regime introduzido pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula no que respeita à determinação do montante do IAC tem por efeito que os veículos usados vendidos em Malta depois de nele terem sido matriculados antes de 1 de janeiro de 2009 estão sujeitos a um IAC reduzido em relação aos veículos usados similares matriculados num Estado-Membro diferente da República de Malta antes dessa data e introduzidos em Malta a partir da referida data.
- 52 Por conseguinte, tal regime aplica aos veículos usados matriculados pela primeira vez num Estado-Membro diferente da República de Malta antes de 1 de janeiro de 2009 e importados neste último Estado-Membro depois dessa data uma tributação mais pesada do que a que incide sobre os veículos usados nacionais similares matriculados em Malta antes da referida data, uma vez que não tem em conta a data da matrícula, nos outros Estados-Membros, dos veículos importados. Um tal regime tem por efeito favorecer a venda de veículos usados nacionais e desencorajar, assim, a importação de veículos usados similares (v., neste sentido, Despacho de 17 de abril de 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, n.º 21).

- 53 Em terceiro lugar, os argumentos invocados pela República de Malta que visam demonstrar a conformidade do regime introduzido pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula com o artigo 110.º TFUE não podem pôr em causa esta apreciação.
- 54 Com efeito, no que respeita, primeiro, ao argumento relativo ao carácter global do imposto de atribuição de matrícula e do IAC, constata-se que, com exceção do facto de estes dois tributos terem a mesma base jurídica na legislação maltesa, nada nos elementos apresentados pela República de Malta, nomeadamente no quadro que figura no anexo 1 da sua contestação, mencionado no n.º 28 do presente acórdão, permite demonstrar que os referidos tributos estão tão estreitamente ligados entre si que devem ser objeto de uma avaliação conjunta.
- 55 Por um lado, no que se refere à própria natureza destes tributos, o imposto de atribuição de matrícula é devido em virtude da atribuição de uma matrícula ao veículo em Malta, ao passo que o IAC é devido a título da detenção de um veículo apto a circular na via pública. Por outro lado, quanto à exigibilidade destes tributos, o imposto de atribuição de matrícula só é devido uma única vez, no momento da atribuição de uma matrícula ao veículo em Malta, ao passo que o IAC deve ser pago no momento da atribuição da matrícula e, posteriormente, todos os anos, ao longo de toda a vida útil do veículo.
- 56 Além disso, ainda que se admita que se pudesse considerar que ficou demonstrado que existe uma relação entre o imposto de atribuição de matrícula e o IAC, a República de Malta não conseguiu demonstrar, em todo o caso, que o montante global do imposto de atribuição de matrícula pago pelos proprietários de veículos matriculados em Malta antes de 2009 e do IAC que deve ser pago ao longo de toda a vida útil desses veículos corresponde ao montante global do imposto de atribuição de matrícula pago pelos proprietários de veículos similares matriculados pela primeira vez num Estado-Membro diferente da República de Malta antes de 1 de janeiro de 2009 e importados neste último Estado-Membro a partir dessa data e o IAC que deve ser pago ao longo de toda a vida útil destes últimos veículos.
- 57 Segundo, quanto ao argumento da República de Malta de que o novo sistema visa proteger o ambiente através da aplicação do princípio do poluidor-pagador, constata-se que este Estado-Membro não demonstrou de que modo é que a criação de um IAC que onera mais os veículos usados importados do que os veículos usados nacionais similares é adequada para garantir este objetivo.
- 58 Por outro lado, como a Comissão salientou, com razão, a prossecução de um objetivo de proteção do ambiente poderia ser realizada de forma mais completa e coerente através do aumento da componente ambiental do IAC para todos os veículos de uma certa idade, a saber, os veículos usados matriculados pela primeira vez antes de 2009, quer seja em Malta quer noutra Estado-Membro. Esse aumento não favoreceria de forma discriminatória o mercado nacional dos veículos usados em detrimento da entrada em circulação de veículos usados importados e seria, além disso, conforme com o princípio do poluidor-pagador (v., neste sentido, Acórdão de 7 de julho de 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, n.º 28 e jurisprudência referida).
- 59 Terceiro, quanto ao argumento relativo ao princípio da proteção da confiança legítima e a considerações de ordem social, ainda que se admita que este princípio e estas considerações constituem um objetivo legítimo para justificar a diferença de tratamento em causa, a República de Malta também não demonstrou de que modo a criação dessa diferença de tratamento é adequada para garantir a proteção do referido princípio e para ter em conta as referidas considerações de ordem social.

- 60 Neste contexto, importa constatar, à semelhança da Comissão, que, se a República de Malta devesse considerar que é necessário proteger as eventuais expectativas dos proprietários do parque automóvel nacional matriculado em Malta antes de 1 de janeiro de 2009, poderia fazê-lo, sem violar a proibição de discriminação prevista no artigo 110.º TFUE, sujeitando ao sistema anterior tanto esses veículos como os veículos matriculados noutra Estado-Membro antes dessa data e importados para Malta a partir da referida data.
- 61 Por conseguinte, cabe concluir que o regime instituído pelo quarto anexo da Lei relativa à Matrícula no que respeita à determinação do montante do IAC viola o artigo 110.º TFUE e, nessa medida, julgar procedente o fundamento único invocado pela Comissão.
- 62 Decorre de todas as considerações precedentes que a República de Malta não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do disposto no artigo 110.º TFUE ao ter aplicado um imposto anual de circulação mais elevado para os veículos a motor matriculados noutros Estados-Membros antes de 1 de janeiro de 2009 e introduzidos em Malta a partir dessa data do que o imposto que é aplicado aos veículos similares matriculados em Malta antes da referida data.

Quanto às despesas

- 63 Nos termos do artigo 138.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido.
- 64 No presente processo, tendo a República de Malta sido vencida, há que condená-la a suportar, além das suas próprias despesas, as despesas efetuadas pela Comissão, em conformidade com o pedido desta última.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Sétima Secção) decide:

- 1) A República de Malta não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do disposto no artigo 110.º TFUE ao ter aplicado um imposto anual de circulação mais elevado para os veículos a motor matriculados noutros Estados-Membros antes de 1 de janeiro de 2009 e introduzidos em Malta a partir dessa data do que o imposto que é aplicado aos veículos similares matriculados em Malta antes da referida data.**
- 2) A República de Malta suporta, além das suas próprias despesas, as despesas efetuadas pela Comissão Europeia.**

Assinaturas