



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șaptea)

22 februarie 2024*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru – Articolul 110 TFUE – Taxă anuală de circulație – Impozitare a vehiculelor de ocazie importate mai mare decât cea care se aplică vehiculelor similare aflate deja pe piața națională”

În cauza C-694/22,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 10 noiembrie 2022,

Comisia Europeană, reprezentată de M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici și R. Valletta Mallia, în calitate de agenți,

reclamantă,

împotriva

Republicii Malta, reprezentată de A. Buhagiar, în calitate de agent,

pârâtă,

CURTEA (Camera a șaptea),

compusă din domnul F. Biltgen, președinte de cameră, domnul J. Passer și doamna M. L. Arastey Sahún (raportoare), judecători,

avocat general: domnul A. M. Collins,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: engleza.

Hotărâre

- 1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că Republica Malta nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 110 TFUE prin aplicarea unei taxe anuale de circulație mai ridicate în cazul autovehiculelor înmatriculate în alte state membre înainte de 1 ianuarie 2009 și introduse în Malta începând de la această dată decât cea aplicată vehiculelor similare înmatriculate în Malta înainte de data menționată.

Cadrul juridic

- 2 Articolul 2 alineatul (1) din Motor Vehicles Registration and Licensing Act (Legea privind înregistrarea și înmatricularea autovehiculelor), astfel cum a fost modificată prin Legea XV din 2016, care figurează în capitolul 368 din legislația Maltei (denumită în continuare „Legea privind înmatricularea”), prevede:

„În prezenta lege, cu excepția cazului în care contextul prevede altfel:

[...]

«taxă de circulație» înseamnă taxa plătită cu ocazia înmatriculării unui autovehicul și ulterior în fiecare an;

[...]

«taxă de înmatriculare» înseamnă taxa de înmatriculare aplicată și percepută în conformitate cu articolul 3;

[...]”

- 3 Articolul 3 alineatul (1) din Legea privind înmatricularea prevede:

„[Autoritatea de transport din Malta] aplică și percepe, în numele guvernului, o taxă de înmatriculare și o taxă de circulație, a căror cotă sau quantum sunt precizate în prezenta lege, cu ocazia înregistrării și a înmatriculării:

(a) oricărui autovehicul importat sau introdus în Malta și

(b) oricărui autovehicul fabricat în Malta,

cu excepția cazului în care vehiculul este supus unei scutiri în temeiul prezentei legi sau este deja înregistrat și înmatriculat în altă țară și este introdus sau importat temporar în Malta, în conformitate cu dispozițiile articolului 18 [...].”

- 4 Articolul 8 din această lege are următorul cuprins:

„(1) Taxa de înmatriculare pentru vehiculele din categoriile M1, M2 și M3 este datorată la valoarea de înmatriculare a unui autovehicul clasificat sau clasificat provizoriu în a doua listă, la cota sau în quantumul indicat pentru categoria respectivă și în conformitate cu criteriile stabilite în fiecare listă:

cu condiția ca, pentru vehiculele de ocazie din categoria M1 clasificate în a doua listă, altele decât cele care intră sub incidența articolului 6 alineatul (2), aceasta să nu depășească valoarea fiscală reziduală amortizată a unui autovehicul identic sau similar pe piața malteză.

(2) Taxa de înmatriculare pentru vehiculele din categoriile N1, N2 și N3 este la cotele sau cwantumurile indicate în prima anexă.

(3) În ceea ce privește autovehiculele introduse în Malta care au fost închiriate sau luate în leasing din alt stat membru și care sunt supuse plății unei taxe de înmatriculare în temeiul articolului 3 alineatul (2), taxa de înmatriculare datorată este cea prevăzută la articolul 3 alineatul (3).

(4) Autovehiculele din categoria M1 cu niveluri de emisii de CO₂ mai mari sau egale cu 221 g/km (și al căror nivel de emisii este echivalent cu cel mai recent standard european, cu cel mai recent standard european minus unu sau cu mai recent standard european minus doi) și motocicletele cu o capacitate cilindrică mai mare sau egală cu 801 cm³ care trebuie să fie înmatriculate pentru prima dată la [autoritatea de transport din Malta] în temeiul prezentei legi pot fi înmatriculate în vederea utilizării doar pe drumurile din Malta și exclusiv în zilele de sâmbătă, duminică, în zilele de sărbătoare legală națională și în alte zile de sărbătoare legală.

Taxa de înmatriculare pentru respectivele autovehicule din categoria M1 și motociclete se aplică la cota stabilită în a doua anexă la prezenta lege.

(5) Se datorează o taxă de circulație pentru înmatricularea autovehiculelor din categoria M1 și a motocicletelor înmatriculate în conformitate cu alineatele (3) și (4), la cota integrală indicată în a patra anexă și ulterior în fiecare an.

[...]

- 5 A patra anexă la Legea privind înmatricularea stabilește o distincție între, pe de o parte, vehiculele înmatriculate în Malta înainte de 1 ianuarie 2009, care sunt supuse unei taxe de circulație calculate pe baza capacității cilindrice a motorului vehiculului, a modului de propulsie (diesel sau benzină) și a anului de fabricație a vehiculului, precum și, pe de altă parte, vehiculele înmatriculate în Malta începând de la 1 ianuarie 2009, care sunt supuse unei taxe de circulație calculate pe baza emisiilor de CO₂ (motoare pe benzină), a emisiilor de CO₂ și de particule (motoare diesel) și a anului de fabricație.

Procedura precontencioasă și procedura în fața Curții

- 6 La 7 iunie 2019, după ce a considerat că, prin aplicarea unei taxe anuale de circulație (denumită în continuare „TAC”) mai ridicate în cazul autovehiculelor înmatriculate în alte state membre decât Republica Malta înainte de 1 ianuarie 2009 și introduse în Malta de la această dată decât cea aplicabilă vehiculelor similare înmatriculate în Malta înainte de data menționată, a patra anexă la Legea privind înmatricularea era contrară articolului 110 TFUE, Comisia a adresat acestui stat membru o scrisoare de punere în întârziere.
- 7 Republica Malta a răspuns prin scrisoarea din 26 august 2019, în care, în primul rând, a arătat că regimul taxei de înmatriculare a vehiculelor și regimul TAC erau complementare, astfel încât acest din urmă regim nu putea fi examinat în mod izolat în privința conformității sale cu

articolul 110 TFUE. În al doilea rând, Republica Malta a declarat că regimul introdus prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea în ceea ce privește TAC aplicabilă vehiculelor înmatriculate în Malta începând de la 1 ianuarie 2009 (denumit în continuare „noul sistem”) se baza pe principiul poluatorul plătește și favoriza vehiculele noi, mai mici și mai curate. În al treilea rând, aceasta a afirmat că aplicarea, în cazul vehiculelor înmatriculate în Malta înainte de 1 ianuarie 2009, a noului sistem ar penaliza persoanele care își cumpăraseră vehiculul înainte de data menționată. În al patrulea rând, aceasta a indicat că erau în analiză amendamente la Legea privind înmatricularea care permiteau remedierea discriminării pe care, potrivit Comisiei, a patra anexă la această lege ar institui-o în raport cu vehiculele importate în Malta începând de la 1 ianuarie 2009.

- 8 La 9 iunie 2021, Comisia a emis un aviz motivat în care a reiterat că, în opinia sa, regimul TAC instituit prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea încălca articolul 110 TFUE. Aceasta a arătat că amendamentele menționate de Republica Malta în scrisoarea sa din 26 august 2019 nu fuseseră încă adoptate, că nu le-a luat în considerare în evaluarea sa, dar că a dedus din faptul că fuseseră propuse respectivele amendamente că Republica Malta recunoștea existența discriminării în cauză. Comisia a invitat astfel Republica Malta să se conformeze avizului motivat în termen de două luni.
- 9 Prin scrisoarea din 5 august 2021, Republica Malta a răspuns la acest aviz motivat precizând în plus măsurile legislative avute în vedere pentru remedierea pretensei încălcări. Pe de altă parte, acest stat membru a evidențiat din nou consecințele nefaste pe care le-ar determina pentru proprietarii vehiculelor în cauză supunerea la noul sistem a întregului parc auto înmatriculat în Malta înainte de 1 ianuarie 2009. Astfel, o asemenea supunere ar aduce atingere încrederii legitime a acestor proprietari, care, în conformitate cu regimul anterior celei de a patra anexe la Legea privind înmatricularea (denumit în continuare „vechiul sistem”), plățiseră la momentul înmatriculării autovehiculului lor o taxă în această privință, așteptându-se ca ulterior să nu se efectueze nicio altă prelevare fiscală. În acest context, Republica Malta a subliniat că trebuie luate în considerare implicațiile sociale pe care le-ar avea o atare schimbare, care decurg din probabilitatea ca vehiculele care intră sub incidența vechiului sistem să aparțină unor persoane în situație de precaritate financiară.
- 10 Întrucât a considerat neconvingător răspunsul Republicii Malta, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune.

Cu privire la acțiune

Argumentația părților

- 11 În susținerea acțiunii formulate, Comisia invocă un motiv unic, întemeiat pe încălcarea de către Republica Malta a articolului 110 TFUE, întrucât regimul instaurat prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea în ceea ce privește stabilirea cuantumului TAC ar institui o discriminare față de vehiculele de ocazie înmatriculate în alt stat membru înainte de 1 ianuarie 2009 și importate în Malta începând de la această dată.
- 12 În primul rând, Comisia arată că, în conformitate cu acest regim, vehiculele înmatriculate în Malta înainte de 1 ianuarie 2009 trebuie să fie impozitate potrivit vechiului sistem, în temeiul căruia calculul TAC se efectuează pe baza capacității cilindrice a motorului vehiculului, a modului de propulsie (diesel sau benzină) și a anului de fabricație. În schimb, vehiculele înmatriculate în

- Malta începând de la această dată trebuie impozitate potrivit noului sistem, în temeiul căruia calculul TAC se efectuează pe baza emisiilor de CO₂ pentru autovehiculele pe benzină, a emisiilor de CO₂ și de particule pentru autovehiculele cu motor diesel și a anului de fabricație pentru ambele categorii de vehicule.
- 13 Din moment ce nu s-ar contesta că TAC aplicabilă în temeiul noului sistem este mai ridicată decât cea aplicabilă în conformitate cu vechiul sistem, vehiculele înmatriculate în Malta înainte de 1 ianuarie 2009 ar fi supuse unei TAC reduse în raport cu vehiculele similare înmatriculate în alt stat membru și introduse în Malta începând de la această dată. În acest context, Comisia prezintă câteva exemple care, în opinia sa, ilustrează respectiva afirmație.
 - 14 Comisia amintește că articolul 110 TFUE obligă fiecare stat membru să aleagă taxele aplicate autovehiculelor și să le stabilească regimul astfel încât acestea să nu aibă ca efect favorizarea vânzării vehiculelor de ocazie naționale și descurajarea, în acest mod, a importului de vehicule de ocazie similare din alte state membre (Hotărârea din 7 iulie 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punctul 25).
 - 15 În acest context, Comisia face trimitere la jurisprudența constantă a Curții, rezultată în special din Hotărârea din 11 decembrie 1990, Comisia/Danemarca (C-47/88, EU:C:1990:449, punctul 17), din Hotărârea din 3 iunie 2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, punctele 32 și 40), precum și din Hotărârea din 7 aprilie 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, punctul 55), din care ar reieși că autovehiculele de ocazie provenite din alte state membre, care constituie „produsele altor state membre” în sensul articolului 110 TFUE, sunt vehiculele puse în vânzare în alte state membre decât statul membru în cauză și care, în cazul cumpărării de către un rezident al acestui din urmă stat membru, pot fi importate și puse în circulație în acest stat, în timp ce vehiculele similare naționale, care constituie „produsele naționale” în sensul articolului 110 TFUE, sunt autovehiculele de ocazie de același tip, cu aceleași caracteristici și cu aceeași uzură, care sunt puse în vânzare în statul membru în cauză.
 - 16 Or, potrivit Comisiei, regimul introdus prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea, în măsura în care stabilește cuantumul TAC, nu ține seama de data primei înmatriculări a vehiculelor atunci când aceasta a avut loc în alt stat membru decât Republica Malta înainte de 1 ianuarie 2009, astfel încât de aici ar rezulta o impozitare a vehiculelor importate din alt stat membru mai mare decât cea a vehiculelor înmatriculate în Malta înainte de această dată.
 - 17 Comisia concluzionează că, la fel ca regimul fiscal portughez privind taxa anuală de circulație percepută pentru autovehiculele înmatriculate în Portugalia, regim care a fost considerat de Curte contrar articolului 110 TFUE în Ordonanța din 17 aprilie 2018, dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275), regimul introdus prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea are ca efect încurajarea unei impozitări favorabile a autovehiculelor de ocazie naționale și descurajarea transferului din alte state membre al unor autovehicule de ocazie similare, încălcând astfel articolul menționat.
 - 18 În al doilea rând, Comisia contestă argumentele invocate de Republica Malta în cadrul procedurii precontencioase pentru a justifica conformitatea celei de a patra anexe la Legea privind înmatricularea cu articolul 110 TFUE.
 - 19 În această privință, ea arată, *primo*, că argumentul Republicii Malta privind caracterul complementar al taxei de înmatriculare și al TAC este nefondat, întrucât compatibilitatea acestei din urmă taxe cu dreptul Uniunii ar trebui să fie apreciată independent de orice altă taxă pe

vehicule. De altfel, chiar dacă aceste două taxe ar avea același temei juridic în legislația malteză, nu ar exista nicio corelație între ele în privința modului în care sunt calculate, taxa de înmatriculare nefiind percepută decât o singură dată, în timp ce TAC ar fi percepută în fiecare an. În sfârșit, chiar presupunând că Republica Malta ar considera oportun să impoziteze vehiculele înmatriculate în Malta înainte de 1 ianuarie 2009 potrivit vechiului sistem, cu titlu compensatoriu, ea ar putea remedia cu ușurință discriminarea pe care o instituie a patra anexă la Legea privind înmatricularea, pur și simplu acordând același tratament fiscal vehiculelor de ocazie importate care au fost înmatriculate în alt stat membru înainte de această dată.

- 20 *Secundo*, urmărirea unui obiectiv de mediu, în speță prin adoptarea principiului poluatorului plătește în noul sistem, nu ar scuti un stat membru de obligația de a evita orice discriminare. În plus, astfel cum Curtea a statuat deja la punctul 60 din Hotărârea din 7 aprilie 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), obiectivul de protecție a mediului ar putea fi realizat în speță într-un mod mai complet și mai coerent prin creșterea componentei de mediu a TAC pentru toate vehiculele de o anumită vârstă înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2009, indiferent dacă este vorba despre vehicule de ocazie importate sau despre vehicule „naționale”.
- 21 *Tertio*, considerațiile privind atingerea adusă principiului protecției încrederii legitime și implicațiile sociale care ar rezulta din supunerea parcului național auto înmatriculat înainte de 1 ianuarie 2009 noului sistem nu pot justifica o încălcare a principiului fundamental al nediscriminării enunțat la articolul 110 TFUE, întrucât autoritățile malteze ar putea răspunde cu ușurință preocupărilor pe care le menționează, respectând în același timp articolul 110 TFUE, supunând vechiului sistem toate vehiculele care au fost înmatriculate înainte de această dată fie în Malta, fie în alt stat membru.
- 22 În al treilea și ultimul rând, Comisia subliniază că procesul în curs prin care Republica Malta ar fi adus amendamente Legii privind înmatricularea nu are nicio incidență asupra prezentei acțiuni. Astfel, pe de o parte, niciun amendament nu ar fi fost încă adoptat în mod formal de Republica Malta. Pe de altă parte, din jurisprudența constantă a Curții ar reieși că existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie să fie apreciată în funcție de situația din statul membru așa cum se prezenta aceasta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, și anume în speță la data de 9 august 2021.
- 23 Republica Malta arată, în primul rând, că niciun vehicul nu este fabricat în Malta, astfel încât toate vehiculele sunt în mod necesar importate în acest stat membru. Așadar, în lipsa unei piețe locale a vehiculelor, ea nu ar fi putut niciodată să aibă în vedere adoptarea vreunei legislații care să urmărească protejarea unei asemenea piețe. Prin urmare, orice referire la „produse naționale”, comparate cu „produse importate”, în contextul pieței malteze a vehiculelor, ar fi o absurditate și ar ține de o pură ficțiune. Prin urmare, toate argumentele juridice ale Comisiei, în măsura în care s-ar întemeia pe o astfel de ficțiune, ar trebui respinse.
- 24 De altfel, distincția operată de regimul introdus prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea în ceea ce privește stabilirea cuantumului TAC s-ar întemeia nu pe faptul că vehiculul în cauză a fost fabricat în Malta sau importat din alt stat membru, ipoteză în care ar exista în mod clar o încălcare a articolului 110 TFUE, ci pe data înmatriculării vehiculului respectiv.
- 25 În al doilea rând, Republica Malta subliniază că niciun vehicul nu poate fi utilizat pe drumurile malteze decât dacă proprietarul său a plătit taxa de înmatriculare cu ocazia importării sale în Malta și a înmatriculării sale în acest stat membru și, ulterior, TAC. Prin urmare, contrar celor

susținute de Comisie, taxa de înmatriculare și TAC ar trebui considerate ca intrând sub incidența unui regim fiscal unic și global, astfel încât aprecierea uneia dintre componentele acestuia independent de cealaltă ar conduce în mod inevitabil la concluzii injuste și inechitabile.

- 26 În acest context, Republica Malta arată că diferența de tratament în ceea ce privește stabilirea cuantumului TAC pe care o instituie a patra anexă la Legea privind înmatricularea între vehiculele înmatriculate în Malta înainte de 1 ianuarie 2009, deci în cadrul vechiului sistem, și cele înmatriculate începând de la această dată, deci în cadrul noului sistem, ia în considerare împrejurarea că proprietarii vehiculelor înmatriculate în cadrul vechiului sistem trebuiau să plătească o taxă de înmatriculare semnificativ mai ridicată decât cea pe care trebuie să o plătească proprietarii vehiculelor înmatriculate în cadrul noului sistem, acestora din urmă aplicându-li-se, în schimb, o TAC care variază în funcție de emisiile de CO₂ ale vehiculelor lor.
- 27 Sistemul ar fi în acest mod conceput astfel încât să conducă la o impozitare globală echitabilă a vehiculelor și să contracareze prejudiciul pe care l-ar suferi vehiculele înmatriculate în Malta înainte de 2009 într-un caz contrar, ca urmare a reducerii taxei de înmatriculare rezultate din amendamentele adoptate în 2009. Prin urmare, potrivit Republicii Malta, trebuie să se considere că mașinile înmatriculate în Malta înainte de 1 ianuarie 2009 și cele înmatriculate începând de la această dată fac parte din două categorii distincte din punct de vedere obiectiv, care, ca urmare a reformării sistemului de impozitare, nu sunt comparabile și, prin urmare, nu pot face obiectul unui tratament discriminatoriu.
- 28 Pentru a ilustra acest argument, Republica Malta face trimitere la un tabel care figurează în anexa 1 la memoriul său în apărare, care conține o comparație între cele șapte modele de vehicule cele mai înmatriculate în Malta, din care ar reieși că perceperea unei TAC mai ridicate pentru vehiculele înmatriculate începând de la 1 ianuarie 2009 în raport cu TAC percepută pentru vehiculele înmatriculate înainte de această dată a constituit o măsură echitabilă pentru a apropia pe cât posibil sarcina fiscală globală suportată de proprietarii de vehicule înmatriculate înainte de 2009 de cea suportată de proprietarii de vehicule înmatriculate începând de la 1 ianuarie 2009.
- 29 Perceperea unei TAC mai ridicate pentru vehiculele înmatriculate începând de la 1 ianuarie 2009 nu ar crea în acest mod nicio discriminare între vehiculele înmatriculate înainte de această dată și cele înmatriculate după data menționată, ci ar contribui, dimpotrivă, la evitarea discriminării și a injustiției flagrante pe care ar suferi-o proprietarii de vehicule înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2009 dacă aceeași TAC ar trebui aplicată fără distincție. Astfel, prelevarea unui nivel echivalent al TAC nu ar permite nicidecum proprietarilor acestor din urmă vehicule să amortizeze taxa de înmatriculare mai ridicată pe care au plătit-o, cu consecința inevitabilă că valoarea reziduală a respectivelor vehicule s-ar diminua semnificativ în raport cu cea a vehiculelor înmatriculate după această dată.
- 30 În sfârșit, Republica Malta adaugă că vehiculele înmatriculate în alt stat membru înainte de 1 ianuarie 2009 și importate în Malta începând de la această dată nu pot fi asimilate vehiculelor care au fost înmatriculate în Malta înainte de data menționată, din moment ce primele vehicule au fost supuse unui regim al taxei de înmatriculare total diferit în statul lor membru de origine.
- 31 În al treilea rând, Republica Malta reafirmă că noul sistem urmărește să protejeze mediul prin aplicarea principiului poluatorul plătește, favorizând vehiculele noi, mai mici și mai curate. În cadrul noului sistem, cota TAC ar crește proporțional atât în funcție de vârsta vehiculului, cât și

în funcție de emisiile sale totale de CO₂. Acest sistem ar urmări astfel efectiv să încurajeze cumpărarea de vehicule mai puțin poluante, precum și o modernizare mai frecventă a vehiculelor, dat fiind că cota TAC ar fi fixă în primii cinci ani după înmatricularea fiecărui vehicul.

- 32 În al patrulea rând, Republica Malta reiterează că faptul de a supune noului sistem întregul parc auto înmatriculat în Malta înainte de 1 ianuarie 2009 ar penaliza persoanele care și-au cumpărat vehiculul înainte de această dată, din moment ce o asemenea supunere ar determina o diminuare semnificativă a valorii reziduale a vehiculelor în cauză și ar impune proprietarilor lor o sarcină fiscală ridicată în stadiul TAC, deși ar fi suportat deja o sarcină fiscală ridicată în stadiul înmatriculării. Astfel, trecerea la noul sistem ar aduce atingere așteptărilor legitime ale proprietarilor vehiculelor înmatriculate în Malta în cadrul vechiului sistem. În plus, respectiva supunere nu ar ține seama de implicațiile sociale care ar decurge din faptul că vehiculele aflate sub incidența vechiului sistem ar fi în general deținute de persoane a căror situație financiară este precară.
- 33 În al cincilea și ultimul rând, Republica Malta arată că amendamentele la Legea privind înmatricularea care ar remedia pretinsa încălcare a articolului 110 TFUE au fost deja aprobate de Parlamentul maltez și vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2024, precizând totuși că aceste amendamente au fost prezentate Comisiei numai într-un spirit de cooperare și de compromis și că nu implică nicidecum recunoașterea existenței vreunei încălcări sau discriminări.

Aprecierea Curții

- 34 În primul rând, trebuie amintit, după cum reiese dintr-o jurisprudență constantă a Curții, că existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie apreciată în funcție de situația din statul membru în cauză așa cum se prezenta aceasta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, schimbările intervenite ulterior neputând fi luate în considerare de Curte [Hotărârea din 21 septembrie 2023, Comisia/Germania (Protecția ariilor speciale de conservare), C-116/22, EU:C:2023:687, punctul 29 și jurisprudența citată].
- 35 Astfel, în speță aprobarea de către Parlamentul maltez, ulterior expirării termenului stabilit în avizul motivat din 9 iunie 2021, a amendamentelor la Legea privind înmatricularea evocate la punctul 33 din prezenta hotărâre nu are nicio incidență asupra obiectului prezentei acțiuni și nici asupra temeiniciei acesteia.
- 36 În al doilea rând, după cum a statuat Curtea în mod repetat, articolul 110 TFUE reprezintă o completare a dispozițiilor privind eliminarea taxelor vamale și a taxelor cu efect echivalent. Această dispoziție a tratatului FUE are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea unor impozite interne discriminatorii față de produsele provenite din alte state membre (Hotărârea din 3 iunie 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punctul 37 și jurisprudența citată).
- 37 În acest scop, articolul 110 primul paragraf TFUE interzice fiecărui stat membru să aplice produselor altor state membre impozite interne mai mari decât cele care se aplică produselor naționale similare.
- 38 Această dispoziție urmărește astfel garantarea neutralității depline a impozitelor interne față de concurența dintre produsele care se află deja pe piața internă și produsele din import (Hotărârea din 7 aprilie 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punctul 35 și jurisprudența citată).

- 39 În această privință, Curtea a statuat că un sistem de impozitare nu poate fi considerat compatibil cu articolul 110 TFUE decât dacă este instituit și organizat astfel încât să excludă orice posibilitate ca produsele importate să fie supuse unor impozite mai mari decât produsele naționale și, prin urmare, să nu producă în niciun caz efecte discriminatorii (Hotărârea din 3 iunie 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punctul 38 și jurisprudența citată).
- 40 În acest context, Curtea a precizat că există o încălcare a articolului 110 primul paragraf TFUE atunci când impozitul aplicat produsului de import și cel aplicat produsului național similar sunt calculate diferit și după metode diferite, care conduc, fie chiar și în cazuri limitate, la un impozit mai mare aplicat produsului de import (Hotărârea din 3 iunie 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punctul 39 și jurisprudența citată).
- 41 Astfel, interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE trebuie să se aplice de fiecare dată când un impozit intern dintr-un stat membru este de natură să descurajeze importul de bunuri provenite din alte state membre, favorizând produsele naționale similare (Hotărârea din 19 decembrie 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, punctul 38).
- 42 Or, pe de o parte, din jurisprudența Curții reiese că taxele aplicate autovehiculelor, precum printre altele taxele de circulație și de înmatriculare, constituie impozite interne ale statelor membre (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 martie 2001, Comisia/Franța, C-265/99, EU:C:2001:169, punctul 51, precum și Hotărârea din 19 decembrie 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, punctul 20 și jurisprudența citată).
- 43 Pe de altă parte, este cert că autovehiculele prezente pe piață într-un stat membru sunt „produse naționale” ale acestuia în sensul articolului 110 TFUE. Atunci când aceste produse sunt puse în vânzare pe piața vehiculelor de ocazie a acestui stat membru, ele trebuie considerate „produse similare” vehiculelor de ocazie importate de același tip, cu aceleași caracteristici și cu aceeași uzură (Hotărârea din 7 iulie 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punctul 24 și jurisprudența citată).
- 44 În consecință, articolul 110 TFUE obligă fiecare stat membru să aleagă taxele aplicate autovehiculelor și să le stabilească regimul astfel încât acestea să nu aibă ca efect favorizarea vânzării vehiculelor de ocazie naționale și descurajarea importului de vehicule de ocazie similare (Hotărârea din 7 aprilie 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punctul 56).
- 45 În acest context, Curtea a considerat printre altele contrară articolului 110 TFUE o reglementare a unui stat membru în temeiul căreia taxa unică de circulație pe care o stabilea era percepută în cazul autovehiculelor ușoare destinate transportului de pasageri înmatriculate sau înregistrate în statul membru respectiv, fără să se țină cont de data primei înmatriculări a vehiculului atunci când ea a avut loc într-un alt stat membru, ceea ce are drept rezultat o impozitare mai mare a vehiculelor importate din alt stat membru față de cea stabilită pentru vehiculele naționale similare. Astfel, o asemenea reglementare are ca efect favorizarea vânzării autovehiculelor de ocazie naționale și descurajarea în acest mod a importului vehiculelor de ocazie similare (a se vedea în acest sens Ordonanța din 17 aprilie 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punctele 21 și 22).
- 46 Prin urmare, este necesar să se verifice, în lumina acestei jurisprudențe, dacă regimul introdus prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea în ceea ce privește stabilirea cuantumului TAC determină efectul descris la punctul anterior din prezenta hotărâre, astfel încât, după cum susține Comisia, el ar încălca interdicția discriminării prevăzută la articolul 110 TFUE.

- 47 În această privință, *primo*, conform jurisprudenței citate la punctul 43 din prezenta hotărâre și contrar argumentului Republicii Malta privind inexistența unei piețe malteze a vehiculelor, este necesar să se constate că vehiculele înmatriculate în Malta și puse în vânzare pe piața vehiculelor de ocazie din acest stat membru trebuie considerate „produse naționale similare”, în sensul articolului 110 TFUE, vehiculelor de ocazie importate de același tip, cu aceleași caracteristici și cu aceeași uzură.
- 48 *Secundo*, așa cum reiese din articolul 3 alineatul (1) și din articolul 8 alineatul (5) din Legea privind înmatricularea, TAC se aplică autovehiculelor importate sau fabricate în Malta și este percepută la înmatricularea unor astfel de vehicule și ulterior în fiecare an.
- 49 *Tertio*, este cert că, în cadrul regimului introdus prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea, se aplică o TAC diferențiată după cum aceasta privește vehicule înmatriculate în Malta înainte sau începând de la 1 ianuarie 2009. În special, în ceea ce privește vehiculele înmatriculate în Malta înainte de această dată, calculul TAC se efectuează pe baza capacității cilindrice a motorului vehiculului, a modului de propulsie (motorină sau benzină) și a anului de fabricație. În schimb, în ceea ce privește vehiculele înmatriculate în Malta începând de la data menționată, calculul TAC se efectuează pe baza emisiilor de CO₂ (motoare pe benzină), a emisiilor de CO₂ și de particule (motoare diesel) și a anului de fabricație pentru ambele tipuri de motoare.
- 50 *Quarto*, din înscrisurile părților reiese că, din cauza acestor modalități diferite de calcul, quantumul TAC aplicabile vehiculelor înmatriculate în Malta începând de la 1 ianuarie 2009 este mai ridicat decât quantumul TAC aplicabile vehiculelor similare înmatriculate în Malta înainte de această dată, fapt confirmat de exemplele care au fost prezentate Curții de către Comisie și care nu au fost contestate de Republica Malta.
- 51 Astfel, regimul introdus prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea în ceea ce privește stabilirea quantumului TAC are ca efect faptul că vehiculele de ocazie vândute în Malta după ce au fost înmatriculate în acest stat înainte de 1 ianuarie 2009 sunt supuse unei TAC reduse în raport cu vehiculele de ocazie similare înmatriculate în alt stat membru decât Republica Malta înainte de această dată și introduse în Malta începând de la data menționată.
- 52 Prin urmare, un asemenea regim aplică vehiculelor de ocazie înmatriculate pentru prima dată într-un alt stat membru decât Republica Malta înainte de 1 ianuarie 2009 și importate în acest din urmă stat membru după această dată o impozitare mai împovărătoare decât cea stabilită pentru vehiculele de ocazie naționale similare înmatriculate în Malta înainte de data menționată, în măsura în care nu ține seama de data înmatriculării în celelalte state membre a vehiculelor importate. Un astfel de regim are, așadar, ca efect favorizarea vânzării vehiculelor de ocazie naționale și descurajarea în acest mod a importului de vehicule de ocazie similare (a se vedea prin analogie Ordonanța din 17 aprilie 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punctul 21).
- 53 În al treilea rând, argumentele invocate de Republica Malta prin care se urmărește stabilirea conformității regimului introdus prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea cu articolul 110 TFUE nu pot repune în discuție această apreciere.
- 54 Astfel, în ceea ce privește, *primo*, argumentul privind caracterul global al taxei de înmatriculare și al TAC, este necesar să se constate că, cu excepția faptului că aceste două taxe au același temei juridic în legislația malteză, nimic din elementele prezentate de Republica Malta, în special din

tabelul care figurează în anexa 1 la memoriul său în apărare, menționat la punctul 28 din prezenta hotărâre, nu permite să se demonstreze faptul că taxele respective prezintă o legătură de natură să justifice faptul că ele fac obiectul unei aprecieri comune.

- 55 Pe de o parte, în ceea ce privește însăși natura acestor taxe, taxa de înmatriculare este datorată ca urmare a înmatriculării vehiculului în Malta, în timp ce TAC este datorată ca urmare a deținerii unui vehicul apt să circule pe drumurile publice. Pe de altă parte, referitor la exigibilitatea acestor taxe, taxa de înmatriculare nu este datorată decât o singură dată, la înmatricularea vehiculului în Malta, în timp ce TAC trebuie plătită cu ocazia înmatriculării, iar ulterior în fiecare an, pe toată durata de viață a vehiculului.
- 56 În plus, chiar presupunând că existența unei legături între taxa de înmatriculare și TAC ar putea fi considerată ca dovedită, Republica Malta nu ar demonstra, în orice caz, că quantumul global al taxei de înmatriculare plătite de proprietarii de vehicule înmatriculate în Malta înainte de anul 2009 și al TAC care trebuie plătită pe toată durata de viață a acestor vehicule corespunde quantumului global al taxei de înmatriculare plătite de proprietarii de vehicule similare înmatriculate pentru prima dată într-un alt stat membru decât Republica Malta înainte de 1 ianuarie 2009 și importate în acest din urmă stat membru începând de la această dată și TAC care trebuie plătită pe toată durata de viață a acestor din urmă vehicule.
- 57 *Secundo*, în ceea ce privește argumentul Republicii Malta potrivit căruia noul sistem ar urmări să protejeze mediul prin aplicarea principiului poluatorul plătește, este suficient să se constate că acest stat membru nu a demonstrat în ce mod instituirea unei TAC care afectează mai mult vehiculele de ocazie importate decât vehiculele de ocazie naționale similare ar fi de natură să garanteze acest obiectiv.
- 58 Pe de altă parte, astfel cum a arătat Comisia în mod întemeiat, urmărirea unui obiectiv de protecție a mediului ar putea fi realizată mai complet și mai coerent prin creșterea componentei de mediu a TAC pentru toate vehiculele de o anumită vârstă, și anume vehiculele de ocazie înmatriculate pentru prima dată înainte de anul 2009, fie în Malta, fie în alt stat membru. O asemenea creștere nu ar favoriza în mod discriminatoriu piața națională a vehiculelor de ocazie în detrimentul punerii în circulație a unor vehicule de ocazie importate și ar fi, în plus, conformă cu principiul poluatorul plătește (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 iulie 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punctul 28 și jurisprudența citată).
- 59 *Tertio*, în ceea ce privește argumentul referitor la principiul protecției încrederii legitime și la considerații de ordin social, chiar presupunând că acest principiu și aceste considerații constituie un obiectiv legitim pentru a justifica diferența de tratament în cauză, Republica Malta nu a dovedit nici în ce mod instituirea unei astfel de diferențe de tratament ar fi de natură să garanteze protecția principiului menționat și să ia în considerare respectivele considerații de ordin social.
- 60 În acest context, este necesar să se constate, asemenea Comisiei, că, dacă Republica Malta ar trebui să considere că este necesar să protejeze eventualele așteptări ale proprietarilor parcului național de automobile înmatriculat în Malta înainte de 1 ianuarie 2009, ea ar putea reuși acest lucru fără a încălca interdicția discriminării prevăzută la articolul 110 TFUE, supunând vechiului sistem atât aceste vehicule, cât și vehiculele înmatriculate în alt stat membru înainte de această dată și importate în Malta începând de la data menționată.

- 61 În consecință, este necesar să se concluzioneze că regimul instituit prin a patra anexă la Legea privind înmatricularea în ceea ce privește stabilirea cuantumului TAC încalcă articolul 110 TFUE și să se admită astfel motivul unic invocat de Comisie.
- 62 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că Republica Malta nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 110 TFUE prin aplicarea unei taxe anuale de circulație mai ridicate în cazul autovehiculelor înmatriculate în alte state membre înainte de 1 ianuarie 2009 și introduse în Malta începând de la această dată decât cea aplicată vehiculelor similare înmatriculate în Malta înainte de data menționată.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 63 În temeiul articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.
- 64 În speță, întrucât Republica Malta a căzut în pretenții, se impune ca aceasta să fie obligată să suporte, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, și cheltuielile de judecată efectuate de Comisie, conform concluziilor acesteia din urmă.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a șaptea) declară și hotărăște:

- 1) Republica Malta nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 110 TFUE prin aplicarea unei taxe anuale de circulație mai ridicate în cazul autovehiculelor înmatriculate în alte state membre înainte de 1 ianuarie 2009 și introduse în Malta începând de la această dată decât cea aplicată vehiculelor similare înmatriculate în Malta înainte de data menționată.**
- 2) Republica Malta suportă, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, pe cele efectuate de Comisia Europeană.**

Semnături