

TRIBUNAL DE JUSTIÇA | UNIÃO EUROPEIA

Acórdão

Processo

Data do documento

Relator

C-451/99

21 de março de 2002

N.D.

DESCRITORES

Livre circulação de mercadorias > Restrições quantitativas > Medidas de efeito equivalente > Livre prestação de serviços

SUMÁRIO

N.D.

TEXTO INTEGRAL

TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

21 de Março de 2002 (1)

«Leasing de veículos automóveis - Proibição de utilizar num Estado-Membro para além de um certo período um veículo matriculado noutra Estado-Membro - Obrigações de efectuar a matrícula e de pagamento de um imposto sobre o consumo no Estado-Membro de utilização - Obrigação de seguro numa seguradora autorizada no Estado-Membro de utilização - Obrigação de inspecção técnica - Restrições à livre prestação de serviços - Justificações»

No processo C-451/99,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 234.º CE, pelo Handelsgericht Wien (Áustria), destinado a obter, no litígio pendente neste órgão jurisdicional entre

Cura Anlagen GmbH

e

Auto Service Leasing GmbH (ASL),

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 49.º CE a 55.º CE, assim como do artigo 28.º CE,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: S. von Bahr, presidente da Quarta Secção, exercendo funções de presidente da Quinta Secção, D. A. O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet (relator) e C. W. A. Timmermans, juízes,

advogado-geral: F. G. Jacobs,

secretário: H. von Holstein, secretário adjunto,

vistas as observações escritas apresentadas:

- em representação da Auto Service Leasing GmbH (ASL), por H. Asenbauer, Rechtsanwalt,
- em representação do Governo austríaco, por A. Längle, na qualidade de agente,
- em representação do Governo belga, por A. Snoecx, na qualidade de agente,
- em representação do Governo dinamarquês, por J. Molde, na qualidade de agente,
- em representação o Governo finlandês, por T. Pynnä, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por M. Patakia, na qualidade de agente, assistida por B. Wägenbaur, Rechtsanwalt,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações da Auto Service Leasing GmbH (ASL), representada por H. Asenbauer, do Governo belga, representado por F. van de Craen, na qualidade de agente, e da Comissão, representada por M. Patakia, assistida por B. Wägenbaur, na audiência de 21 de Junho de 2001,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 25 de Setembro de 2001,

profere o presente

Acórdão 1. Por despacho de 10 de Novembro de 1999, entrado na Secretaria do Tribunal de Justiça em 26 de Novembro seguinte, o Handelsgericht Wien colocou, nos termos do artigo 234.º CE, uma questão prejudicial relativa à interpretação dos artigos 49.º CE a 55.º CE, assim como do artigo 28.º CE.

2. Esta questão foi suscitada no âmbito de um litígio que opõe a Cura Anlagen GmbH (a seguir «Cura Anlagen»), com sede na Áustria, à Auto Service Leasing GmbH (a seguir «ASL»), sociedade com sede na Alemanha e que não dispõe de qualquer estabelecimento na Áustria, a propósito da execução de um contrato de leasing de veículo automóvel celebrado pelas duas sociedades.

Enquadramento jurídico

3. Nos termos do § 79 da Kraftfahrzeuggesetz 1967 (lei austríaca sobre os veículos automóveis, a seguir «KFG»), a utilização na Áustria de um veículo com chapas de matrícula estrangeira e que não tenha situação permanente na Áustria só é autorizada por um período máximo de um ano.

4. O § 82, n.º 8, da KFG precisa que um veículo automóvel com chapas de matrícula estrangeira introduzido na Áustria por uma pessoa colectiva estabelecida neste Estado-Membro penas pode ser nele utilizado, no máximo, durante três dias. Passado este prazo, as chapas de matrícula estrangeiras devem ser retiradas e entregues à autoridade competente e, se continuar a ser utilizado na Áustria, deve ser aí matriculado nos termos do § 37 do KFG.

5. A legalização de um veículo na Áustria deve respeitar as condições seguintes:

- a pessoa colectiva em nome da qual o veículo deve ser registado deve ser o seu detentor legal e ter sede ou pelo menos um estabelecimento principal na Áustria (§ 37, n.º 2, da KFG);
- o veículo deve encontrar-se seguro, para efeitos de responsabilidade civil, em seguradora autorizada na Áustria [§§ 37, n.º 2, alínea b), 59 e 61 da KFG];
- o veículo deve ter sido sujeito a inspecção relativa à segurança rodoviária e funcional, que ateste que o veículo que não é fonte de poluição excessiva [§§ 37, n.º 2, alínea h), e 57a da KFG];
- um imposto sobre o consumo deve ser pago [§§ 37, n.º 2, alínea d), da KFG e 1, n.os 3 e 5, alínea f), da Normverbrauchsabgabegesetz (lei austríaca relativa ao imposto sobre o consumo normal de combustível, a seguir «NoVAG»)].

6. Tratando-se desta última condição, resulta, com efeito, dos §§ 1 e 2 da NoVAG, ressalvadas as excepções do § 3 da mesma lei, que deve ser pago um imposto sobre o consumo por qualquer veículo adquirido a título oneroso, alugado mediante leasing com base num contrato comercial ou matriculado pela primeira

vez na Áustria.

7. De acordo com o § 5 da NoVAG, o montante do imposto corresponde a uma percentagem do preço pago pelo veículo, se este for fornecido novo, ou do seu valor normal, IVA excluído, nos outros casos. Por força do § 6, n.º 2, da NoVAG, esta percentagem varia em função do tipo de combustível e do consumo do veículo. O montante do imposto não pode ultrapassar 16% do valor do veículo, nos termos do § 6, n.º 3, da NoVAG.

Litígio no processo principal e a questão prejudicial

8. Em Fevereiro de 1999, a ASL e a Cura Anlagen celebraram um contrato de leasing nos termos do qual a ASL alugou à Cura Anlagen, por um período de trinta e seis meses, um veículo de turismo (no caso em apreço, um automóvel de marca Audi, modelo A3), matriculado na Alemanha, mediante o pagamento por esta última de uma quantia fixa mensal, que inclui o custo do seguro obrigatório, à qual acresce um montante suplementar por cada 1 000 km percorridos pelo veículo para além de uma certa distância.

9. Convencionou-se que a Cura Anlagen, que iria buscar o veículo à ASL, em Munique, o utilizaria principalmente na Áustria. Foi também convencionado que, durante a vigência do contrato, o veículo permaneceria registado em nome da ASL e ficaria, portanto, com as chapas de matrícula alemãs.

10. Depois de, em Fevereiro de 1999, ter introduzido o seu veículo na Áustria, a Cura Anlagen não o pôde utilizar em conformidade com as cláusulas do contrato, uma vez que as disposições da KFG proibem a circulação na Áustria de um veículo com chapas estrangeiras para além de três dias.

11. A Cura Anlagen intentou então uma acção no Handelsgericht Wien a fim de ser permitido à ASL o registo na Áustria, em nome da Cura Anlagen, do veículo alugado e pagou nesta ocasião o imposto sobre o consumo de 2 460 EUR devido a este título, ou registar o referido veículo na Áustria em seu próprio nome e por sua conta. A título subsidiário, a Cura Anlagen pediu a resolução do contrato de leasing.

12. A ASL concluiu pedindo que a acção fosse considerada improcedente. Afirmou que as disposições conjugadas dos §§ 37, 79 e 82, n.º 8, da KFG tornavam o leasing transfronteiriço de veículos de tal forma difícil que lhe era praticamente impossível prestar este serviço na Áustria, devendo estas disposições ser afastadas por contrárias à livre prestação de serviços e, subsidiariamente, à livre circulação de mercadorias.

13. Foi nestas condições que o Handelsgericht Wien decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça a questão prejudicial seguinte:

«Os artigos 49.º CE e seguintes (ou artigo 28.º CE) devem ser interpretados no sentido de que são

contrários à legislação de um Estado-Membro (A) que não permite que uma empresa com sede no seu território nele utilize um veículo automóvel alugado, mediante 'leasing', a uma empresa com sede no território de outro Estado-Membro (B), por mais de três dias ou por período superior a um ano sem legalização (segunda) do veículo naquele Estado-Membro (A)?»

Quanto ao objecto e à admissibilidade da questão prejudicial

14. Liminarmente, o Governo austríaco afirma que o pedido de decisão prejudicial é inadmissível por três razões.

15. Sustenta, antes de mais, que a questão colocada, na medida em que diz respeito à interpretação do artigo 28.º CE, relativo à livre circulação de mercadorias, não é pertinente para a decisão da causa principal.

16. Segundo uma jurisprudência constante, compete apenas ao juiz nacional, a quem foi submetido o litígio e que deve assumir a responsabilidade pela decisão jurisdicional a tomar, apreciar, tendo em conta as especificidades do processo, tanto a necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sua decisão como a pertinência das questões que coloca ao Tribunal de Justiça. Não obstante, o Tribunal de Justiça considerou não poder pronunciar-se sobre uma questão prejudicial colocada por um órgão jurisdicional nacional quando é manifesto que a interpretação ou a apreciação da validade de uma regra comunitária, solicitadas pela jurisdição nacional, não têm qualquer relação com a realidade ou com o objecto do litígio no processo principal, quando o problema é hipotético ou ainda quando o Tribunal de Justiça não dispõe dos elementos de facto e de direito necessários para responder utilmente às questões que lhe são colocadas (v., designadamente, acórdão de 13 de Julho de 2000, *Idéal tourisme*, C-36/99, *Colect.*, p. I-6049, n.º 20, e jurisprudência aí referida).

17. A este respeito, cabe sublinhar que, com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende, principalmente, saber se a legislação austríaca contém restrições às trocas comerciais intracomunitárias e, se assim for, se podem ser justificadas. Com esta finalidade, interroga o Tribunal de Justiça sobre a compatibilidade de uma legislação como a que está em causa no processo principal quer com os artigos 49.º CE a 55.º CE, quer com os artigos 28.º CE a 31.º CE, conforme o leasing de veículos constitua uma prestação de serviços ou um fornecimento de mercadorias.

18. Ora, cabe precisar que o leasing constitui um serviço na acepção do artigo 50.º CE. Consiste, com efeito, numa prestação económica fornecida contra remuneração. O facto desta actividade implicar a entrega de mercadorias pelo locador ao locatário, no caso em apreço, um veículo automóvel no processo principal, não pode pôr em causa esta qualificação, na medida em que o fornecimento não é tanto das próprias mercadorias, mas da sua utilização pelo locatário, continuando as referidas mercadorias a ser propriedade do locador.

19. Aliás, o Tribunal de Justiça já julgou que a locação de veículos em leasing constitui uma prestação de serviços na acepção do artigo 9.º da Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios - Sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme (JO L 145, p. 1; EE 09 F1 p. 54, a seguir «Sexta Directiva IVA»), consistindo estes serviços, principalmente, na negociação, elaboração, assinatura e gestão dos contratos e na colocação à disposição material dos clientes dos veículos objecto do contrato, que permanecem propriedade da sociedade de leasing (acórdão de 17 de Julho de 1997, ARO Lease, C-190/95, Colect., p. I-4383, n.os 11 e 18).

20. De onde decorre que deve considerar-se que a questão prejudicial tem como único objecto a interpretação dos artigos 49.º CE a 55.º CE.

21. O Governo austríaco afirma, em seguida, que o litígio no processo principal diz respeito à interpretação e à execução de um contrato de direito privado que não tem qualquer relação com a questão prejudicial.

22. A este respeito, há que recordar que, nos termos do artigo 234.º CE, quando seja suscitada perante um órgão jurisdicional de um Estado-Membro uma questão de interpretação do Tratado ou dos actos derivados adoptados pelas instituições da Comunidade, aquele órgão jurisdicional pode, se considerar que uma decisão sobre essa questão é necessária ao julgamento da causa, pedir ao Tribunal de Justiça que sobre ela se pronuncie (v., designadamente, acórdão de 9 de Fevereiro de 1995, Leclerc-Siplec, C-412/93, Colect., p. I-179, n.º 9).

23. No âmbito desse processo de reenvio, o juiz nacional, único a ter conhecimento directo dos factos da causa, é quem está melhor colocado para apreciar, à luz das particularidades desta, a necessidade de uma questão prejudicial para proferir a sua decisão (v., designadamente, acórdão Leclerc-Siplec, já referido, n.º 10).

24. Além disso, como sublinha o advogado-geral no n.º 23 das suas conclusões, é importante para um órgão jurisdicional nacional chamado a decidir sobre a execução ou a anulação de um contrato saber se as disposições nacionais que parecem opor-se à sua execução são compatíveis ou não com o direito comunitário. A questão parece, portanto, pertinente.

25. O Governo austríaco contesta, finalmente, o carácter real do litígio no processo principal o qual, segundo ele, seria em grande medida artificial.

26. A este respeito, o Tribunal de Justiça considerou que lhe competia, a fim de verificar a sua própria competência, apreciar as condições em que era chamado pelo juiz nacional a pronunciar-se. Efectivamente, o espírito de colaboração que deve presidir ao funcionamento do reenvio prejudicial implica

que o juiz nacional tenha em atenção a função confiada ao Tribunal de Justiça, que é contribuir para a administração da justiça nos Estados-Membros e não emitir opiniões consultivas sobre questões gerais ou hipotéticas (acórdãos de 3 de Fevereiro de 1983, Robards, 142/82, Recueil, p. 171, n.º 19, e de 16 de Julho de 1992, Meilicke, C-83/91, Colect., p. I-4871, n.º 25).

27. No caso em apreço, mesmo supondo que certos elementos dos autos podem levar a pensar que a situação na origem do processo principal é artificial e visa obter do Tribunal de Justiça uma decisão sobre uma questão de direito comunitário de interesse geral, não se pode negar a existência de um verdadeiro contrato cuja execução ou anulação depende incontestavelmente de uma questão de direito comunitário.

28. Resulta das considerações expostas que a questão prejudicial é admissível.

Quanto ao mérito

29. Segundo uma jurisprudência constante, o artigo 49.º CE opõe-se à aplicação de qualquer legislação nacional que, sem justificação objectiva, entrave a possibilidade de um prestador de serviços exercer efectivamente essa liberdade (v., designadamente, acórdão de 5 de Outubro de 1994, Comissão/França, C-381/93, Colect., p. I-5145, n.º 16).

30. O artigo 49.º CE opõe-se igualmente à aplicação de qualquer legislação nacional que tenha como efeito tornar a prestação de serviços entre Estados-Membros mais difícil que a prestação de serviços puramente interna de um Estado-Membro (acórdão Comissão/França, já referido, n.º 17).

31. Contudo, o artigo 46.º CE, aplicável na matéria por força do artigo 55.º CE, admite as restrições justificadas por razões de ordem pública, de segurança pública ou de saúde pública, sendo precisado que as medidas adoptadas nos termos deste artigo não podem ser desproporcionadas relativamente ao objectivo visado. Com efeito, enquanto excepção a um princípio fundamental do Tratado, o artigo 46.º CE deve ser interpretado por forma a que os seus efeitos se limitem ao necessário à protecção dos interesses que visa garantir (v., neste sentido, acórdão de 26 de Abril de 1988, Bond van Adverteerders e. o., 352/85, Colect., p. 2085, n.º 36).

32. Por outro lado, é jurisprudência constante que os entraves à livre prestação de serviços que decorrem de medidas nacionais indistintamente aplicáveis só podem ser aceites se essas medidas se justificarem por razões imperiosas de interesse geral e se respeitarem o princípio da proporcionalidade, ou seja, se forem adequadas para garantir a realização do objectivo que prosseguem e não forem além do estritamente necessário para o atingir (v., neste sentido, designadamente, acórdãos de 30 de Novembro de 1995, Gebhard, C-55/94, Colect., p. I-4165, n.º 37, e de 21 de Outubro de 1999, Zenatti, C-67/98, Colect., p. I-7289, n.º 29).

33. Cabe, portanto, verificar se uma legislação como a que está em causa no processo principal constitui um entrave à livre prestação de serviços e, se assim for, se tal entrave pode admitir-se a título de medidas derogatórias expressamente previstas pelo Tratado ou justificada nos termos da jurisprudência do Tribunal de Justiça, por razões imperiosas de interesse geral.

34. Há que sublinhar, por um lado, que a legislação austríaca em causa no processo principal não somente proíbe a utilização no território austríaco, por uma empresa aí estabelecida, de um veículo matriculado noutro Estado-Membro para além de um certo período, como sujeita além disso a possibilidade de matrícula deste veículo na Áustria, para escapar à referida interdição, ao respeito de várias condições que enumera.

35. Cabe recordar, por outro lado, que o litígio no processo principal só diz respeito à situação criada por um contrato de leasing com a duração de três anos, que foi celebrado entre uma sociedade com sede na Áustria e uma sociedade com sede noutro Estado-Membro e que concerne a um veículo destinado a ser essencialmente utilizado na Áustria. Não estão, portanto, em causa os contratos de locação simples celebrados por períodos curtos, como o aluguer numa sociedade estabelecida noutro Estado-Membro de um veículo de substituição.

36. Assim, há que considerar que, com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, essencialmente, se as disposições do Tratado relativas à livre prestação de serviços (artigos 49.º CE a 55.º CE) se opõem à legislação de um Estado-Membro, como a legislação em causa no processo principal, que obriga uma empresa estabelecida neste Estado-Membro, que aluga por meio de leasing um veículo matriculado noutro Estado-Membro, a matriculá-lo no primeiro Estado-Membro para aí o poder utilizar para além de um certo período. Pretende também saber se as mesmas disposições do Tratado se opõem à legislação de um Estado-Membro, como a legislação em causa no processo principal, que obriga uma empresa estabelecida neste Estado-Membro, que aluga por meio de leasing um veículo matriculado noutro Estado-Membro, a matriculá-lo no primeiro Estado-Membro impondo-lhe um certo número de condições.

Quanto à obrigação de matrícula

37. É pacífico que a obrigação de matricular no Estado-Membro em que são utilizados os veículos alugados por meio de leasing numa empresa estabelecida noutro Estado-Membro tem por efeito tornar mais difíceis as actividades de leasing transfronteiriças.

38. Portanto, cabe verificar se a restrição decorrente desta obrigação pode justificar-se.

39. Com esta finalidade, importa sublinhar que o Governo finlandês colocou a tónica na relação existente entre a obrigação de matrícula e o pagamento dos impostos instaurados pela legislação do Estado-Membro em cujo território o veículo é utilizado. Afirma, a este respeito, que a matrícula é necessária para a

tributação dos veículos, a qual segue o princípio geral dos impostos indirectos harmonizados, segundo o qual as mercadorias são normalmente tributadas no Estado-Membro no qual são consumidas, o que implica, no caso em apreço, que os veículos devem ser tributados no Estado em que são realmente utilizados. Acrescentou que o controlo fiscal seria fragilizado se não se pudesse exigir que cada veículo tributável, em princípio, com base na sua utilização no território do Estado em causa aí fosse matriculado.

40. A este respeito, cabe recordar que, com excepção dos veículos numa situação específica de importação temporária no interior da Comunidade e dos veículos a motor destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias por estrada com um peso total de carga legal autorizada igual ou superior a doze toneladas, que não estão em causa no processo principal, a tributação dos veículos automóveis não foi harmonizada e difere consideravelmente de um Estado-Membro para outro. Os Estados-Membros são, portanto, livres de exercer a sua competência fiscal neste domínio, na condição de o fazerem respeitando o direito comunitário. É-lhes permitido repartir entre si esta competência fiscal com base em critérios como o território no qual o veículo é realmente utilizado ou a residência do condutor, que constituem alguns dos vários elementos do princípio da territorialidade, e celebrar entre si acordos que garantam que um veículo só é objecto de tributação indirecta num dos Estados signatários.

41. Relativamente a esta questão, a matrícula aparece como o corolário natural do exercício desta competência fiscal. Facilita os controlos tanto ao Estado de matrícula como aos outros Estados-Membros para os quais a matrícula num Estado-Membro constitui a prova do pagamento neste Estado dos impostos sobre os veículos a motor.

42. Consequentemente, numa situação como a que está em causa no processo principal, a saber, quando um veículo alugado por meio de leasing numa sociedade estabelecida num Estado-Membro é realmente utilizado na rede rodoviária de outro Estado-Membro, este último pode estabelecer a obrigação do veículo ter de ser matriculado no seu território.

43. Perante as considerações expostas, não há que analisar as outras justificações invocadas pelos Governos austríaco, belga, dinamarquês e finlandês, bem como pela Comissão, designadamente com base na ordem pública e na segurança rodoviária.

44. Há que, contudo, apreciar se o prazo de que dispõe o utilizador do veículo para o matricular na Áustria é susceptível de ser justificado.

45. A este respeito, basta, para dar ao órgão jurisdicional de reenvio uma resposta útil para a solução do litígio nele pendente, analisar se o prazo de três dias, aplicável aos veículos introduzidos na Áustria por uma pessoa colectiva residindo neste Estado-Membro, se justifica, sendo este prazo o único aspecto em causa no processo principal.

46. Mesmo na falta de regulamentação comunitária na matéria e no caso de, como no processo principal, a obrigação de matrícula poder ser considerada compatível com os artigos 49.º CE a 55.º CE, os Estados-Membros não podem estabelecer um prazo de tal forma curto que torne impossível ou excessivamente difícil o respeito pelas obrigações impostas, tendo em conta as formalidades que devem ser observadas.

47. No processo principal, o prazo de três dias previsto pela legislação austríaca é exageradamente curto e vai, manifestamente, além do que é necessário para atingir o objectivo pretendido por esta legislação. Consequentemente, constitui, nesta medida, um entrave não justificado à livre prestação de serviços, tal como prevista nos artigos 49.º CE a 55.º CE.

Quanto à obrigação ligada à residência ou ao estabelecimento da empresa de leasing, com excepção da aceitação de matrícula do veículo em nome do locatário

48. O § 37, n.º 2, da KFG exige a uma empresa de leasing que tenha a sua sede noutra Estado-Membro, como a ASL, ou ter um estabelecimento principal na Áustria, ou autorize o locatário a registar o veículo em seu nome na Áustria, o que limita os seus direitos enquanto proprietário do veículo.

49. O Governo austríaco sustenta que é frequentemente necessário, em caso de violação da circulação rodoviária, exigir da pessoa em nome de quem o veículo está registado o fornecimento de informações sobre a identidade do condutor num determinado momento. Ora, seria difícil obter tais informações se a pessoa em causa estivesse estabelecida noutra Estado-Membro.

50. A este respeito, esta obrigação parece desproporcionada relativamente ao objectivo alegado pelo Governo austríaco.

51. Com efeito, como sugere a Comissão, bastaria, sem colocar obstáculos à livre prestação de serviços de leasing, que o veículo alugado mediante leasing pudesse ser registado no Estado-Membro em cujo território circula, no caso em apreço, a Áustria, em nome da empresa de leasing com a indicação das coordenadas do locatário que, residindo por definição na Áustria, seria responsável, sendo esse o caso solidariamente com a empresa de leasing, pelo respeito de todas as obrigações decorrentes da matrícula e da utilização do veículo.

52. Semelhante responsabilização do locatário permitiria, além disso, atingir o objectivo pretendido pelo Governo austríaco, como descrito no n.º 49 do presente acórdão, mesmo que o veículo permanecesse matriculado no Estado-Membro de estabelecimento da empresa de leasing.

Quanto à obrigação relativa ao seguro

53. Resulta dos §§ 37, n.º 2, alínea b), 59 e 61 da KFG que, para poder ser matriculado na Áustria, o veículo

cedido em leasing a uma pessoa estabelecida na Áustria e que o utiliza neste Estado deve estar seguro numa seguradora autorizada a exercer aí a sua actividade.

54. Tal disposição, ao restringir a livre escolha de seguradora, entrava a liberdade das empresas de leasing automóvel estabelecidas noutro Estado-Membro de oferecerem os seus serviços a clientes estabelecidos ou residentes na Áustria. Pode, designadamente, constranger as empresas de leasing automóvel ligadas por acordos preferenciais a seguradoras estabelecidas fora da Áustria a celebrarem contratos menos vantajosos.

55. A justificação eventual desta restrição deve ser apreciada à luz das directivas comunitárias que regulam o fornecimento de serviços de seguros, em especial o seguro de veículos a motor [v., por último, a Directiva 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Directivas 73/239/CEE e 88/357/CEE do Conselho (quarta directiva sobre o seguro automóvel), JO L 181, p. 65], sendo certo que o respeito pela obrigação de segurar qualquer veículo utilizado na via pública é controlado e garantido pelas autoridades do Estado-Membro no qual está matriculado.

56. Tal como a Comissão observou, a apreciação da legalidade, face ao direito comunitário, da obrigação relativa ao seguro depende do sentido que tiver, na legislação nacional em causa no processo principal, a expressão «seguradora autorizada». Se, por esta expressão, se deve entender que a seguradora deve ter o seu estabelecimento principal na Áustria e dispor de uma «autorização oficial» neste Estado, enquanto Estado-Membro de origem, no sentido das directivas sobre o seguro não vida [v., em especial, os artigos 4.º e 5.º da Directiva 92/49/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992, relativa à coordenação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas respeitantes ao seguro directo não vida e que altera as Directivas 73/239/CEE e 88/357/CEE (terceira directiva sobre o seguro não vida), JO L 228, p. 1], impõe-se verificar que a restrição vai além do que é necessário para atingir o objectivo pretendido. Contudo, não será esse o caso se a expressão «seguradora autorizada» significar que a seguradora deve preencher as condições fixadas por estas directivas para oferecer os seus serviços noutro Estado-Membro que não aquele em que está estabelecida.

Quanto à obrigação relativa à inspecção técnica

57. Resulta dos termos dos §§ 37, n.º 2, alínea h), e 57a da KFG que a legalização de um veículo está subordinada aos resultados de uma inspecção relativa à segurança rodoviária e funcional, que certifique que o veículo não é fonte de poluição excessiva.

58. No caso do leasing automóvel transfronteiriço, esta disposição impõe que um veículo destinado a ser objecto de leasing na Áustria e que já foi sujeito aos controlos técnicos e ambientais em vigor noutro

Estado-Membro deve ser sujeito a controlos complementares na Áustria. Esta obrigação torna menos atractivo o fornecimento, a partir de outro Estado-Membro, de serviços de leasing automóvel na Áustria e entrava, conseqüentemente, a livre prestação de serviços.

59. Cabe, por outro lado, recordar que, se a segurança rodoviária constitui uma razão imperiosa de interesse geral susceptível de justificar o entrave em causa (acórdão de 5 de Outubro de 1994, Van Schaik, C-55/93, Colect., p. I-4837, n.º 19), os Estados-Membros devem, no âmbito da verificação da segurança rodoviária e funcional, assim como da qualidade ecológica dos veículos, respeitar as disposições comunitárias relevantes.

60. A este respeito, cabe, antes de mais, sublinhar que o artigo 3.º, n.º 1, da Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO 1997, L 46, p. 1), dispõe que os Estados-Membros tomarão as medidas que considerarem necessárias para que se possa provar que o veículo foi aprovado numa inspecção técnica respeitando, pelo menos, o disposto na referida directiva. Essas medidas serão comunicadas aos outros Estados-Membros e à Comissão. O artigo 3.º, n.º 2, da Directiva 96/96 precisa que cada Estado-Membro reconhecerá a prova emitida noutro Estado-Membro, segundo a qual um veículo a motor, matriculado no território deste último, bem como o seu reboque ou semi-reboque, foram aprovados num controlo técnico que respeite, pelo menos, as disposições da referida directiva, como se ele próprio tivesse emitido essa prova.

61. O artigo 5.º da Directiva 96/96 permite, contudo, aos Estados-Membros imporem controlos mais amplos, mais frequentes ou mais severos que os controlos mínimos previstos no artigo 1.º, conjugado, designadamente, com o anexo II da mesma directiva.

62. Assim, quando um veículo foi submetido à inspecção técnica num Estado-Membro, o princípio da equivalência e do reconhecimento mútuo, consagrado pelo artigo 3.º, n.º 2, da Directiva 96/96, exige que todos os outros Estados-Membros reconheçam o certificado emitido nessa ocasião, sem que isso os impeça de exigir testes suplementares para fins de legalização no seu território, desde que estes testes não estejam já cobertos pelo referido certificado.

63. Além disso, resulta do acórdão de 12 de Junho de 1986, Schloh (50/85, Colect., p. 1855, n.os 13 a 16), relativo à livre circulação de mercadorias, que o facto de um veículo ter sido utilizado na via pública desde a última inspecção técnica pode justificarque, no momento da sua legalização noutro Estado-Membro, se verifique, por razões de protecção da saúde e da vida das pessoas, se não sofreu acidentes e se encontra em bom estado de conservação, desde que controlo semelhante se exija aos veículos de origem nacional apresentados para matrícula nas mesmas circunstâncias.

64. De onde decorre que, numa situação como a que está em causa no processo principal, quando um

veículo alugado por meio de leasing numa sociedade estabelecida num primeiro Estado-Membro já foi sujeito a inspeção técnica neste Estado-Membro, as autoridades de um segundo Estado-Membro só podem impor, no momento da sua legalização neste Estado, uma inspeção suplementar que vise verificar que o veículo preenche as condições impostas aos veículos matriculados neste Estado que não estejam cobertas pelas inspeções do primeiro Estado-Membro e/ou que o estado do veículo não se deteriorou desde o momento em que foi objecto de inspeções no primeiro Estado-Membro, se foi entretanto utilizado na via pública, desde que uma inspeção semelhante seja imposta quando a matrícula de um veículo anteriormente inspeccionado no segundo Estado-Membro seja pedida neste Estado.

Quanto à obrigação relativa ao imposto sobre o consumo

65. A ASL afirma que, ao proibir a utilização de veículos com chapas de matrícula estrangeiras, a República da Áustria não procura salvaguardar os interesses relativos à segurança rodoviária e à cobertura de seguro, tendo, na realidade, um objectivo fiscal. O imposto sobre o consumo é um aumento disfarçado das taxas do IVA, contrário ao artigo 12.º, n.º 3, da Sexta Directiva IVA, que autoriza unicamente uma taxa normal e duas taxas reduzidas. O imposto sobre o consumo em causa no processo principal foi introduzido com vista a compensar a supressão da taxa acrescida de 32% que se aplicara até 31 de Dezembro de 1991, sobretudo à venda e à locação de veículos automóveis. Além disso, esta taxa é uma percentagem do valor do veículo.

66. Segundo o Governo austríaco, o imposto objecto de litígio tem por objectivo garantir um comportamento que respeite o ambiente no âmbito da compra ou do leasing de automóveis particulares. Sendo a taxa do imposto fixada em função do consumo do veículo, a compra ou o leasing de um veículo que tenha um consumo elevado implicaria uma tributação mais elevada que a compra ou leasing de um veículo que tenha um baixo consumo.

67. Para a Comissão, o artigo 49.º CE opõe-se ao pagamento de tal imposto se for cobrado na íntegra. À semelhança da ASL, sublinha que o imposto em causa é cobrado à mesma taxa qualquer que seja a duração da utilização ou da matrícula do veículo na Áustria, enquanto a amortização do imposto por uma empresa de leasing automóvel varia muito em função desta duração. Assim sendo, um regime proporcional, ou seja, uma fixação do montante do imposto em função da duração efectiva do contrato de leasing, seria mais adequado, tendo em conta o princípio da proporcionalidade.

68. A este respeito, não se pode negar que um imposto sobre o consumo como o que está em causa no processo principal pode ter por finalidade o interesse geral de desencorajar a compra ou a posse de veículos com elevado nível de consumo de combustível.

69. Contudo, tal imposto é contrário ao princípio da proporcionalidade, na medida em que o objectivo que pretende pode ser atingido através da instauração de um imposto proporcional à duração da matrícula do

veículo no Estado em que é utilizado, o que permitiria não fazer discriminações quanto à amortização do imposto em detrimento das empresas de leasing automóvel estabelecidas noutros Estados-Membros.

70. Além disso, a relação entre o referido imposto e a Sexta Directiva IVA não tem qualquer incidência na questão da compatibilidade da legislação austríaca com as disposições comunitárias relativas à livre prestação de serviços.

71. Perante o exposto, cabe responder à questão colocada pelo Handelsgericht Wien que as disposições do Tratado relativas à livre prestação de serviços (artigos 49.º CE a 55.º CE) se opõem à legislação de um Estado-Membro, como a legislação em causa no processo principal, que obriga uma empresa estabelecida neste Estado-Membro, que aluga por meio de leasing um veículo matriculado noutro Estado-Membro, a matriculá-lo no primeiro Estado-Membro para aí o poder utilizar para além de um período de tal modo curto, no caso em apreço, um período de três dias, que torna impossível ou excessivamente difícil o respeito pelas obrigações impostas. As mesmas disposições do Tratado opõem-se à legislação de um Estado-Membro, como a legislação em causa no processo principal, que obriga uma empresa estabelecida neste Estado-Membro, que aluga por meio de leasing um veículo matriculado noutro Estado-Membro, a matriculá-lo no primeiro Estado-Membro impondo-lhe uma ou várias das condições seguintes:

- obrigação de residência ou estabelecimento no Estado-Membro de utilização da pessoa em nome da qual o veículo aí está registado, na medida em que impõe à empresa de leasing ou que tenha o estabelecimento principal no referido Estado-Membro, ou que aceite o registo do veículo em nome do locatário e a limitação dos seus direitos sobre o veículo daí decorrentes;
- obrigação de segurar o veículo junto de uma seguradora autorizada no Estado-Membro de utilização, na hipótese de esta obrigação implicar que a seguradora deve ter o seu estabelecimento principal neste Estado-Membro, enquanto Estado de origem na aceção das directivas sobre o seguro não vida, e de aí possuir uma «autorização oficial»;
- obrigação de inspecção técnica, quando o veículo foi já objecto de uma inspecção técnica no Estado-Membro de estabelecimento da sociedade de leasing, salvo se esta obrigação se destina a verificar que o veículo preenche as condições impostas aos veículos matriculados no Estado-Membro de utilização que não estejam cobertas pelas inspecções efectuadas no Estado-Membro de estabelecimento da sociedade de leasing e/ou que o estado do veículo não se deteriorou desde o momento em que foi inspeccionado neste último Estado-Membro, se foi entretanto utilizado na via pública, desde que uma inspecção semelhante seja imposta quando a matrícula de um veículo anteriormente inspeccionado no Estado-Membro de utilização seja pedida neste Estado;
- o pagamento, no Estado-Membro de utilização, de um imposto sobre o consumo cujo montante não seja proporcional à duração da matrícula do veículo no referido Estado.

Quanto às despesas

72. As despesas efectuadas pelos Governo austríaco, belga, dinamarquês e finlandês, bem como pela Comissão, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

R. Grass

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

pronunciando-se sobre a questão submetida pelo Handelsgericht Wien, por despacho de 10 de Novembro de 1999, declara:

As disposições do Tratado CE relativas à livre prestação de serviços (artigos 49.º CE a 55.º CE) opõem-se à legislação de um Estado-Membro, como a legislação em causa no processo principal, que obriga uma empresa estabelecida neste Estado-Membro, que aluga por meio de leasing um veículo matriculado noutro Estado-Membro, a matriculá-lo no primeiro Estado-Membro para aí o poder utilizar para além de um período de tal modo curto, no caso em apreço, um período de três dias, que torna impossível ou excessivamente difícil o respeito pelas obrigações impostas. As mesmas disposições do Tratado opõe-se à legislação de um Estado-Membro, como a legislação em causa no processo principal, que obriga uma empresa estabelecida neste Estado-Membro, que aluga por meio de leasing um veículo matriculado noutro Estado-Membro, a matriculá-lo no primeiro Estado-Membro impondo-lhe uma ou várias das condições seguintes:

- **obrigação de residência ou estabelecimento no Estado-Membro de utilização da pessoa em nome da qual o veículo aí está registado, na medida em que impõe à empresa de leasing ou que tenha o estabelecimento principal no referido Estado-Membro, ou que aceite o registo do veículo em nome do locatário e a limitação dos seus direitos sobre o veículo daí decorrentes;**
- **obrigação de segurar o veículo junto de uma seguradora autorizada no Estado-Membro de utilização, na hipótese de esta obrigação implicar que a seguradora deve ter o seu estabelecimento principal neste Estado-Membro, enquanto Estado de origem na acepção das directivas sobre o seguro não vida, e de aí possuir uma «autorização oficial»;**
- **obrigação de inspecção técnica, quando o veículo foi já objecto de uma inspecção técnica no**

Estado-Membro de estabelecimento da sociedade de leasing, salvo se esta obrigação se destina a verificar que o veículo preenche as condições impostas aos veículos matriculados no Estado-Membro de utilização que não estejam cobertas pelas inspeções efectuadas no Estado-Membro de estabelecimento da sociedade de leasing e/ou que o estado do veículo não se deteriorou desde o momento em que foi inspeccionado neste último Estado-Membro, se foi entretanto utilizado na via pública, desde que uma inspeção semelhante seja imposta quando a matrícula de um veículo anteriormente inspeccionado no Estado-Membro de utilização seja pedida neste Estado;

- o pagamento, no Estado-Membro de utilização, de um imposto sobre o consumo cujo montante não seja proporcional à duração da matrícula do veículo no referido Estado.

----- | von BahrEdward La Pergola

WatheletTimmermans

| ----- Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 21 de Março de 2002.

O secretário

O presidente da Quinta Secção P. Jann 1: Língua do processo: alemão.

Fonte: <http://curia.europa.eu>