|

61999C0451

Conclusões do advogado-geral Jacobs apresentadas em 25 de Setembro de 2001. - Cura Anlagen GmbH contra Auto Service Leasing GmbH (ASL). - Pedido de decisão prejudicial: Handelsgericht Wien - Áustria. - 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 inspeção técnica - Restrições à livre prestação de serviços - Justificações. - Processo C-451/99.

Colectânea da Jurisprudência 2002 página I-03193

Conclusões do Advogado-Geral

1. O presente pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Handelsgericht Wien (Tribunal Comercial de Viena), na Áustria, refere-se à compatibilidade de certas normas nacionais sobre a legalização de veículos automóveis com as disposições do Tratado sobre a livre prestação de serviços e a livre circulação de mercadorias.

2. Nos termos do direito austríaco, todo o residente que faça entrar no país um veículo automóvel matriculado no estrangeiro a fim de o utilizar, deve enviar a placa de matrícula às autoridades policiais no prazo de três dias, não podendo portanto utilizar o veículo sem o legalizar na Áustria. O requerente da legalização deve ser um residente, ou, pelo menos, ter um estabelecimento principal na Áustria, o veículo deve ser seguro por uma seguradora autorizada, devendo ser submetido a determinadas inspeções técnicas, e deve ser saldado um imposto sobre o consumo de combustível que pode ir até 16% do seu valor.

3. Coloca-se a questão da legalidade destas disposições no caso em que um veículo registado na Alemanha, país no qual se submeteu à inspeção técnica e onde foram pagos impostos para a sua circulação, é alugado mediante leasing por uma sociedade alemã a uma sociedade austríaca por um período de três anos. Nos termos do contrato de leasing, a sociedade alemã continua proprietária do veículo e a sociedade austríaca não pode registá-lo em seu nome. A questão que se coloca no tribunal nacional é a de saber se o contrato é inválido, uma vez que não respeita as condições da lei austríaca, ou se estas condições são elas mesmas inválidas, por incompatibilidade com o direito comunitário.

A legislação austríaca aplicável

4. As principais leis austríacas invocadas no caso em apreço são a *Kraftfahrzeuggesetz* (lei sobre os veículos automóveis, a seguir «KFG») e a *Normverbrauchabgabegesetz* (lei relativa ao imposto sobre o consumo normal de combustível, a seguir «NoVAG»).

5. De acordo com o § 79 da KFG, os veículos matriculados noutra país podem, em geral, ser utilizados na Áustria no máximo durante um ano, mediante a condição de não se encontrarem aí situados de forma permanente.

6. Todavia, nos termos do § 82, n.º 8, um veículo matriculado no estrangeiro presume-se, salvo prova em contrário, situado de forma permanente na Áustria se for introduzido no país por alguém cuja residência principal ou sede social esteja situada na Áustria, sendo por ele utilizado neste país. Neste caso o veículo só pode ser utilizado nos três dias imediatamente seguintes à sua entrada no país. Ultrapassado este prazo, os documentos e a placa de matrícula devem ser enviados às autoridades policiais e toda a utilização ulterior do veículo está subordinada à sua legalização, de acordo com o § 37 da KFG.

7. § 37, n.º 2, fixa um determinado número de condições que devem ser respeitadas para que se possa matricular um veículo. Designadamente:

o veículo deve estar na posse legal do requerente da matrícula, que deve ter a sua residência principal ou a sua sede social (ou, no caso das sociedades estabelecidas no estrangeiro, um estabelecimento principal) na Áustria;

de acordo com os §§ 59, n.º 1, e 61, n.º 1, o veículo deve estar coberto por um seguro obrigatório, contratado junto de uma seguradora autorizada a fornecer esse tipo de seguros na Áustria;

o veículo deve igualmente estar coberto por um certificado de inspeção emitido (na Áustria), nos termos do § 57, alínea a), da KFG, que comprove que o mesmo respeita as condições aplicáveis em matéria de segurança e poluição;

no caso de se tratar da primeira matrícula de um veículo comprado num outro Estado-Membro da União Europeia, será necessária a emissão de um certificado comprovativo de que todos os impostos, incluindo o imposto sobre o consumo normal, foram pagos.

8. A NoVAG determina o pagamento do imposto sobre o consumo normal de combustível sobre todos os veículos fornecidos a título oneroso, alugados mediante leasing em virtude de um contrato comercial ou matriculados pela primeira vez na Áustria (§§ 1 e 2 sem prejuízo das exceções previstas no § 3).

9. De acordo com o § 5, o montante do imposto é calculado essencialmente com base no preço pago pelo veículo se este for fornecido novo ou segundo o seu valor normal, IVA excluído, nos outros casos. A taxa aplicada em virtude do § 6 é, em geral:

para os ciclomotores de cilindrada superior a 125 cc, 0,02% do valor tributável por cada cc de cilindrada superior a 100 cc;

para os restantes veículos, 2% do valor tributável para cada litro de consumo de combustível em cada 100 km, que exceda o consumo de 3 litros aos 100 km nos motores a gasolina ou de 2 litros aos 100 km nos motores a gasóleo.

O montante é arredondado para o ponto percentual mais próximo e não pode ultrapassar os 16% da base de avaliação.

As disposições aplicáveis do Tratado CE

10. *As normas do Tratado CE visadas na disposição de reenvio são os artigos 28.º CE e 49.º CE e seguintes.*

11. *O artigo 28.º CE, que se integra no título relativo à livre circulação de mercadorias na Comunidade, proíbe restrições quantitativas à importação bem como medidas de efeito equivalente entre os Estados-Membros. Os artigos 49.º CE e seguintes fazem parte do capítulo consagrado aos serviços no título relativo à livre circulação de pessoas, de serviços e de capitais.*

12. *O artigo 49.º CE dispõe nomeadamente que:*

«as restrições à livre prestação de serviços na Comunidade serão proibidas em relação aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos num Estado da Comunidade que não seja o do destinatário da prestação».

13. *Nos termos do artigo 50.º CE, os «serviços» consistem nas prestações realizadas normalmente mediante remuneração, na medida em que não sejam reguladas pelas disposições relativas à livre circulação de mercadorias, de capitais e de pessoas.*

O processo principal e o pedido de decisão a título prejudicial

14. *A ASL Auto Service-Leasing GmbH (a seguir «ASL») é uma sociedade de leasing automóvel estabelecida em Pullach, no subúrbio de Munique, na Alemanha. Dispõe aparentemente de um parque de cerca de 50 000 veículos que aluga aos seus clientes. A Cura Anlagen Gesellschaft mbH (a seguir «Cura Anlagen») é uma sociedade com sede em Salsburgo, na Áustria.*

15. *As duas sociedades celebraram um contrato em Fevereiro de 1999, nos termos do qual a ASL alugou uma viatura à Cura Anlagen por um período de trinta e seis meses e uma quantia fixa mensal (da qual uma parte era destinada a cobrir o seguro obrigatório, incluído na locação), à qual acrescia uma taxa suplementar por cada 1 000 km para além de uma determinada distância percorrida. O contrato incluía condições especiais para a Áustria, estipulando designadamente que o veículo seria registado no nome da ASL, que a Cura Anlagen não tinha o direito de o registar em seu nome na Alemanha ou em qualquer outro local, e que, em princípio, estaria destinado a ser utilizado exclusivamente na Áustria.*

16. *Em Maio de 1999, a Cura Anlagen propôs uma acção contra a ASL no Handelsgericht para que esta fosse obrigada a registar o veículo na Áustria em seu nome ou a autorizar a matrícula em nome da Cura Anlagen e, em qualquer dos casos, a pagar o imposto ambiental de 2 460 euros, ou então, que o contrato fosse anulado, com o fundamento de que o veículo não podia ser legalmente utilizado na Áustria.*

17. *Alguns detalhes suplementares podem ser retirados da petição inicial apresentada pela Cura Anlagen no Handelsgericht. Segundo este documento, as partes celebraram o contrato na presunção de que a Cura Anlagen poderia legalmente utilizar a viatura na Áustria por um período total de três anos, apesar de esta estar registada na Alemanha em nome da ASL. Todavia, pouco tempo após ter introduzido a viatura na Áustria, a Cura Anlagen teve conhecimento de que não podia utilizar uma viatura com uma matrícula alemã mas que devia matriculá-la na Áustria e pagar o imposto sobre o consumo normal de combustível. Afirma que se as partes conhecessem as disposições aplicáveis e se as tivessem tido em conta, teriam procedido de maneira a que a viatura fosse matriculada na Áustria, no nome da Cura Anlagen ou da ASL, não obstante esta última situação exigir que a ASL implantasse um estabelecimento na Áustria. Contudo, não sendo este o caso, o contrato deveria ou ser modificado para que pudesse ser executado, ou anulado com fundamento na ausência de uma base económica ab initio. A Cura Anlagen concorda com a*

ASL em que a legislação austríaca restringe a livre prestação de serviços transfronteiriços na Comunidade, mas considera que estas restrições são justificadas por razões de interesse público.

18. A contestação da ASL no órgão jurisdicional nacional assenta, no essencial, em que a Cura Anlagen tem o pleno direito de utilizar a viatura na Áustria de acordo com as condições do contrato de leasing tal como se encontra actualmente, dado que as disposições austríacas que alegadamente a impedem de o fazer não podem ser aplicadas. Como restrições à livre prestação de serviços, são incompatíveis com os artigos 49.º CE e seguintes. Não são justificadas por razões de interesse público, não podendo portanto ser aplicadas. A ASL requereu deste modo ao Handelsgericht que obtivesse a confirmação da sua argumentação pedindo ao Tribunal de Justiça uma decisão a título prejudicial.

19. O Handelsgericht suspendeu a instância em 10 de Novembro de 1999 e requereu ao Tribunal que decidisse sobre a seguinte questão:

«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)?»

20. Apresentaram observações ao Tribunal a ASL, os Governos austríaco, belga, dinamarquês e finlandês, bem como a Comissão. Apenas a ASL, o Governo belga e a Comissão se fizeram representar na audiência.

Admissibilidade

21. O Governo austríaco alega que o pedido de decisão prejudicial é inadmissível, sustentando que a questão colocada nomeadamente no que respeita ao artigo 28.º CE não é pertinente para a decisão da causa no Handelsgericht, e que o processo nacional tem, por outro lado, a mesma natureza artificial verificada no processo Foglia .

22. Relativamente ao primeiro aspecto, será mais apropriado verificar a pertinência do artigo 28.º CE quando for examinada a natureza das restrições invocadas. É suficiente precisar que a questão prejudicial não se refere apenas àquele artigo. No entanto, o Governo austríaco afirma igualmente que o litígio principal diz respeito à interpretação e execução de um contrato de direito privado, e não à aplicação de uma qualquer disposição da KFG. Não existe portanto, no seu ponto de vista, nenhuma relação entre a questão suscitada e a natureza específica do processo principal.

23. Este argumento não parece convincente. É certo que o Handelsgericht não foi estritamente chamado a aplicar ou a afastar a aplicação das disposições em litígio da KFG ou da NoVAG. Não há no entanto qualquer dúvida de que é importante, para um órgão jurisdicional 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 válidas ou não.

24. Quanto ao segundo aspecto, o Governo austríaco não avança qualquer elemento específico para sustentar a sua argumentação segundo a qual o litígio é artificial.

25. Ainda que determinados elementos do processo pudessem levar a crer na possibilidade de que a situação subjacente ao processo principal foi construída com vista à obtenção de uma decisão sobre a questão de direito comunitário de interesse geral, não parece haver qualquer dúvida que existe um verdadeiro contrato e que ele deve ser ou executado ou anulado, com as devidas consequências para as partes. A decisão que o juiz nacional deve tomar depende, pelo menos em parte, de uma verdadeira questão de direito comunitário. O processo poderá, deste

modo, ser, por exemplo, comparado com o processo Leclerc-Siplec , no qual o Tribunal se declarou competente para responder à questão tal como foi colocada, apenas na medida em que ela era relevante face ao objecto do processo nacional, não obstante demandante e demandados concordarem plenamente quanto à solução desejada.

26. Além disso, contrariamente à situação apresentada no processo Foglia, a questão é suscitada num órgão jurisdicional do Estado-Membro em questão. Pode sem dúvida lamentar-se que o Governo austríaco não seja parte no processo principal, podendo porém esse inconveniente ser compensado pelo seu direito de submeter observações ao Tribunal. O facto de não ter participado na audiência talvez possa indiciar que teve a possibilidade suficiente de defender a sua posição.

27. Não vemos, deste modo, nenhuma razão para o Tribunal se declarar incompetente no caso em apreço.

Natureza das restrições alegadas

28. O órgão jurisdicional nacional pretende saber se a legislação austríaca em causa é proibida pelas disposições do Tratado CE (artigo 49.º CE e seguintes) relativas à livre prestação de serviços ou pelas (artigos 28.º CE e seguintes) que regem a livre circulação de mercadorias.

29. As partes que apresentaram observações entendem, na sua maioria, que os elementos de facto do presente processo se referem à livre prestação de serviços, e não à livre circulação de mercadorias, opinião que partilho.

30. O leasing ou a locação de veículos automóveis é, sem dúvida, susceptível de integrar a definição do artigo 50.º CE, na medida em que se trata de uma actividade comercial normalmente exercida contra remuneração. Por outro lado, embora essa actividade envolva, indubitavelmente, mercadorias os veículos em causa , essas mercadorias não são fornecidas pelo locador ao locatário; o que é fornecido é antes a utilização das mercadorias, que permanecem na propriedade do locador, sendo logicamente o fornecimento da utilização de mercadorias um serviço. A ASL sublinhou por outro lado na audiência, que uma locação «full-package» («tudo incluído») pode incluir muito mais do que apenas a viatura; no caso em apreço, incluía o seguro.

31. Como assinala a Comissão, o Tribunal decidiu no processo Aro Lease que a locação de veículos mediante leasing constitui uma prestação de serviços no sentido da Sexta Directiva IVA e que estes serviços consistem principalmente «na negociação, elaboração, assinatura e gestão de contratos e na colocação à disposição material dos clientes dos veículos objecto do contrato, que permanecem propriedade da sociedade de leasing».

32. Por outro lado, a Comissão sustenta que a noção de fornecimento ou prestação de «serviço» deve ter uma definição uniforme em direito comunitário. Novamente concordo; não se verifica qualquer razão que justifique definições diversas, que apenas serviriam para lançar a confusão sobre a situação jurídica de actividades que eventualmente constituem casos de fronteira. Além disso, como assinala o Governo austríaco, o Tribunal considerou no acórdão Eurowings que o contrato de crédito de uma aeronave constitui um serviço na acepção do artigo 50.º CE.

33. De qualquer forma, a questão da qualificação como mercadoria ou serviço reveste uma importância menor, já que as principais questões que devemos analisar consistem em saber se existe uma verdadeira restrição às trocas (sejam de mercadorias ou serviços) e se estas restrições podem ser justificadas. A existência de restrições não depende da natureza da operação e os motivos justificativos admissíveis são amplamente idênticos.

As restrições alegadas

34. Ainda que, tal como está redigida, a questão colocada pelo órgão jurisdicional nacional se refira unicamente à legalidade da obrigação de matrícula e aos prazos aos quais está sujeita, as restantes condições ligadas à matrícula devem também ser tidas em conta para analisar essa legalidade.

35. As observações submetidas ao Tribunal concentram-se em larga medida sobre a questão de saber se as disposições austríacas em causa podem ser justificadas. Todavia, pode revelar-se útil verificar antes de mais, em cada caso, se restringem efectivamente a prestação transfronteiriça de serviços de leasing automóvel.

36. Quanto à justificação possível de restrições, lembramos que as disposições conjugadas dos artigos 55.º CE e 46.º, n.º 1, CE autorizam unicamente restrições à livre prestação de serviços estabelecidas por «disposições legislativas, regulamentares e administrativas que prevejam um regime especial para os estrangeiros e sejam justificadas por razões de ordem pública, segurança e saúde pública». Acresce que é jurisprudência constante que as restrições, que se aplicam sem distinção de nacionalidade ou Estado-Membro de estabelecimento, podem também ser excluídas da proibição se forem objectivamente justificadas por razões imperativas de interesse geral. Estas restrições devem respeitar o princípio da proporcionalidade: devem ser adequadas à garantia da realização do objectivo que prosseguem e não ultrapassar o necessário para atingir esse objectivo.

A obrigação de matrícula

Existência de uma restrição

37. A obrigação de (segunda) matrícula na Áustria de um veículo que é introduzido por uma pessoa estabelecida nesse Estado-Membro para nele ser usado, restringe, por si só, a liberdade das empresas de leasing automóvel que operam no exterior da Áustria de oferecerem os seus serviços nesse Estado-Membro?

38. O Governo finlandês é da opinião que a obrigação de matrícula não pode ser considerada como um entrave à prestação de serviços entre os Estados-Membros, a menos que sejam impostas condições mais restritivas aos veículos importados.

39. Não posso concordar. A obrigação de (segunda) matrícula na Áustria torna mais difícil para a empresa de leasing automóvel alemã oferecer os seus serviços na Áustria do que na Alemanha ou de que para os seus colegas austríacos na Áustria. O Tribunal decidiu de forma constante que o artigo 49.º CE proíbe «qualquer restrição, ainda que indistintamente aplicada a prestadores nacionais e de outros Estados-Membros, quando seja susceptível de impedir, entravar ou tornar menos atractivas as actividades do prestador estabelecido noutra Estado-Membro, onde presta legalmente serviços análogos».

40. Nestas circunstâncias, a questão de saber se os prazos particulares em causa restringem a livre prestação de serviços não deve ser analisada separadamente. Pode-se todavia realçar que o prazo de um ano fixado no § 79 da KFG não afecta normalmente a prestação transfronteiriça de serviços. Uma vez que se aplica, tal como no caso em apreço, aos veículos que não estão situados de forma permanente na Áustria, afecta unicamente na maioria dos casos, as operações de leasing nas quais o locatário está estabelecido fora do país mas nele utiliza o veículo de forma prolongada. Parece-nos que, nestas condições, o serviço oferecido pelo locador ao locatário não comporta qualquer elemento transfronteiriço.

Justificação

41. Para decidir a questão de saber se a obrigação de matrícula pode ser justificada, é todavia necessário analisar se ela pode ser justificada em princípio e se o prazo fixado é susceptível de ser justificado.

42. Quanto à justificação da obrigação ao nível dos princípios, a Comissão e os Estados-Membros invocam considerações de ordem pública e de segurança rodoviária, que considero também que devem ser tidas em conta. É essencial, sob diversos pontos de vista, que os veículos utilizados na via pública sejam facilmente identificáveis por meio de placas de matrícula individuais. A partir dos registos mantidos pelos Estados-Membros pode-se determinar elementos tais como a identidade do proprietário e/ou do possuidor legal do veículo, se necessário, em caso de infracção de trânsito ou de suspeita de crime, e pode-se fazer respeitar as obrigações previstas na lei, tais como o seguro obrigatório e a inspecção técnica ou o pagamento dos impostos aplicáveis. Estas medidas combatem a fraude e o crime e permitem, acima de tudo, fazer respeitar as regras de segurança rodoviária e punir as infracções às mesmas.

43. A ASL sustenta que a matrícula no Estado-Membro de origem é suficiente. Sublinha que todos os veículos matriculados num Estado que é parte na Convenção Internacional de Paris de 1926 sobre a circulação automóvel, no Acordo Europeu de Genebra de 1949, que completa a convenção sobre a circulação rodoviária, ou na Convenção de Viena de 1968 sobre a circulação rodoviária, podem ser utilizados livremente na Áustria (desde que não tenham sido introduzidos no país por um residente austríaco para aí os utilizar). Aos veículos munidos de placas de matrícula mais exóticas, juntam-se dezenas de milhares de outros matriculados na Hungria, na Turquia, na Jugoslávia, na Croácia, na Alemanha e na Itália, conduzidos todos os dias na Áustria por turistas, trabalhadores fronteiriços, e homens de negócios estrangeiros. No caso dos veículos matriculados na Alemanha, um acordo de cooperação judiciária em matéria policial e administrativa entre a Alemanha e a Áustria garante que as informações necessárias estejam imediatamente disponíveis.

44. Este argumento tem algum peso. Com o crescente desenvolvimento dos recursos e das tecnologias de informação e da cooperação policial e administrativa, num futuro previsível, será tão fácil às autoridades austríacas, obter informações tal como, por exemplo, a identidade do locatário, se necessário sobre um veículo matriculado na Finlândia ou em Portugal, na Grécia ou na Irlanda, como é hoje sobre um veículo matriculado na Áustria. Não parece, todavia, que já tenhamos atingido esse estágio nos dias de hoje. Acresce que, mesmo na suposição de que tal já vigorasse entre a Áustria e a Alemanha, não se poderia de tal situação retirar qualquer consequência em termos de direito comunitário, o que teria como consequência instituir uma discriminação entre as empresas de leasing automóvel que operam na Áustria, consoante estivessem estabelecidas na Alemanha ou noutro Estado-Membro.

45. Por outro lado, como sublinham a Comissão e os Estados-Membros, o Estado-Membro de matrícula não é apenas o depositário de informações relativas ao veículo, mas é também responsável pela inspecção técnica e está habilitado a cobrar diversos impostos relativos ao mesmo. A cobrança de impostos sobre os veículos automóveis não foi harmonizada e difere consideravelmente de um Estado para outro. Como sublinhou a Comissão na sua comunicação interpretativa relativa aos processos de recepção e de matrícula de veículos anteriormente matriculados noutro Estado-Membro, um particular não pode ser autorizado a matricular o seu veículo num Estado-Membro da sua escolha, caso contrário, todos os veículos seriam matriculados no país em que a taxa de impostos fosse mais reduzida. Ainda que essa observação fosse referente à propriedade privada dos veículos, aplicam-se considerações similares aos contratos de leasing todas as sociedades de leasing se estabelecessem no Estado-Membro em que a cobrança de imposto fosse mais reduzida.

46. A Comissão considerou na mesma comunicação que um sujeito deve matricular o seu veículo no Estado-Membro em que tem a sua residência habitual, na acepção da Directiva 83/182/CEE,

que é, no essencial, o lugar em que vive habitualmente, em consequência de vínculos pessoais e profissionais. As disposições austríacas parecem ser baseadas no mesmo princípio, ainda que se concentrem mais sobre o utilizador do que sobre o proprietário e na utilização no interior do país.

47. Esta abordagem parece-nos perfeitamente justificada. Se um veículo é essencialmente utilizado num Estado-Membro por uma pessoa ou entidade que nele está estabelecida, a única regra razoável é a de considerar que a matrícula deve ser efectuada neste Estado-Membro, devendo ainda este ser responsável pela inspecção técnica e pela cobrança dos impostos considerados necessários para financiar as infra-estruturas rodoviárias e as medidas de protecção ambiental tornadas necessárias pela utilização do veículo. Para esclarecer este ponto, pode imaginar-se as dificuldades práticas e as distorções das receitas fiscais que se verificariam se todos os veículos alugados mediante leasing na Dinamarca (onde os impostos sobre os veículos parecem ser os mais elevados da Comunidade) fossem matriculados em Itália (onde parecem ser os mais reduzidos). A obrigação de matrícula é, pois, por si só, plenamente justificada a fim de promover a segurança rodoviária e de combater a evasão fiscal.

48. Todavia, se tais razões imperativas de interesse público justificam que um veículo alugado mediante leasing e introduzido na Áustria por um residente austríaco para aí ser utilizado deva igualmente ser aí matriculado, sou da opinião que a obrigação de uma segunda matrícula em três dias excede claramente o que é necessário para essa finalidade, sendo, portanto, desproporcionada.

49. Mesmo no caso improvável de as autoridades responsáveis poderem assegurar o cumprimento das formalidades necessárias quase instantaneamente, não parece no entanto razoável recusar ao utilizador do veículo um período de tolerância mais longo para formular o seu pedido. Como sublinhou a ASL, numerosos veículos automóveis matriculados no estrangeiro podem ser utilizados na Áustria por períodos mais longos e não parece haver aí qualquer razão para se insistir na segunda matrícula praticamente à passagem da fronteira apenas pelo motivo de o utilizador residir nesse país. Poderia no entanto ser aceitável a exigência de que um pedido de matrícula seja feito num prazo relativamente breve, desde que o locatário pudesse continuar a utilizar o veículo munido do registo inicial até essas formalidades estarem cumpridas, de forma a que não haja uma interrupção inútil do gozo do veículo. Os encargos suplementares impostos aquando do aluguer dos veículos por meio de leasing num outro Estado-Membro devem limitar-se ao mínimo.

50. Importa igualmente analisar a questão da duração do contrato de leasing. No caso em apreço ele foi celebrado por três anos e pode tratar-se de um período habitual para esse tipo de contrato. Contudo, os veículos podem igualmente ser alugados, talvez em condições diferentes, por períodos mais breves. Os documentos submetidos ao Tribunal não permitem estabelecer com clareza se a breve duração de uma locação seria suficiente para provar, para efeitos do § 82, n.º 8, da KFG, que o veículo não se encontrava situado de forma permanente na Áustria, nem, no caso afirmativo, qual deve ser a duração desse breve período para esses mesmos efeitos. Quanto mais breve for o período, mais se revelará injustificavelmente restritiva a exigência de uma segunda matrícula do veículo na Áustria a fim de aí ser utilizado com a necessidade de cumprir posteriormente o processo inverso no termo da locação.

51. O Tribunal não foi chamado a precisar o que poderia ser considerado como um prazo de registo justificável, não tendo deste modo necessidade de decidir especificamente sobre este ponto. Foi-lhe no entanto perguntado se os prazos em causa (três dias e um ano) são compatíveis com a livre prestação de serviços. Deste ponto de vista, o prazo de três dias não parece razoável de todo. Em compensação, o prazo de um ano, ainda que na prática não tenha, tal como referi, qualquer repercussão sobre as operações de leasing transfronteiriço, parece longe de ser demasiado curto.

52. A abordagem seguida pela Directiva 83/182 poderia servir de elemento de comparação a título de indicação geral, ainda que essa directiva não se aplique expressamente nos casos em que o importador do veículo reside no país de importação. As isenções fiscais previstas naquela directiva são fixadas em princípio para uma duração de seis meses por período de doze meses, seja contínua ou não. Assim sendo, um limite de seis meses fixado para a matrícula de veículos alugados mediante leasing num outro Estado-Membro poderia não ser considerado como demasiado breve. De qualquer forma, trata-se de um domínio no qual os Estados-Membros devem poder dispor, na ausência de regulamentação comunitária específica, duma certa margem de apreciação. A fim de que sejam assegurados controlos eficazes, eles podem razoavelmente desejar impor um prazo mais breve quando o utilizador do veículo resida no país, mas esse prazo não pode ser de tal modo breve que torne impraticável ou demasiado pesado o cumprimento das obrigações impostas, tendo em conta todas as formalidades que devem ser cumpridas.

A obrigação ligada à residência ou ao estabelecimento

A existência de uma restrição

53. Ninguém parece contestar que o facto de um veículo utilizado na Áustria por um sujeito aí estabelecido dever também ser registado no nome de um sujeito estabelecido nesse país tem como efeito tornar mais difícil ou menos atractivo para uma empresa de leasing automóvel estabelecida fora da Áustria oferecer aí os seus serviços.

54. Essa obrigação significa ou que o locador deve ter um estabelecimento na Áustria, ou que deve autorizar o locatário (ou um outro sujeito estabelecido na Áustria) a matricular o veículo em seu nome. A primeira alternativa foi reconhecida como sendo uma restrição à livre prestação de serviços, uma vez que implica inconvenientes e despesas, enquanto que a segunda tem como consequência que, como proprietário do veículo, o locador deva abandonar determinadas prerrogativas que normalmente esperaria conservar.

Justificação

55. O registo pressupõe que o veículo esteja registado num nome. É do interesse de todos que este nome seja o do sujeito responsável pelo veículo, assegurando-se assim o grau mais elevado de controlo, tanto para aquele sujeito como para as autoridades. Quando um veículo é alugado mediante leasing por um período relativamente longo, a responsabilidade é no entanto partilhada entre o locador e o locatário de modo duradouro. As informações fornecidas pela Comissão em resposta a uma questão colocada pelo Tribunal mostram que soluções diferentes são adoptadas por diferentes Estados-Membros. O registo a favor de dois nomes serviria sem dúvida melhor os interesses de todos, mas poderia ser considerada como uma usurpação dos direitos do proprietário do veículo se a matrícula em seu nome fosse excluída por completo.

56. As disposições austríacas não parecem impedir o registo a favor do locador, mas obrigam, nesse caso, que tenha um estabelecimento na Áustria. O Governo austríaco sublinha que pode ser frequentemente necessário, em caso de infracção à circulação rodoviária, exigir daquele a favor de quem o veículo está registado, que forneça a informação sobre a identidade do condutor num momento determinado. Seria difícil obter estas informações se o sujeito em causa estivesse

estabelecido noutro Estado-Membro. A Comissão considera que seria suficiente, e sem que se criassem obstáculos à livre prestação de serviços do locador, que o veículo fosse registado no nome deste último com a indicação das coordenadas do locatário, devendo estes (conjuntamente) respeitar todas as obrigações decorrentes da matrícula e da utilização do veículo.

57. A argumentação do Governo austríaco é razoável. Se um veículo estacionado na Áustria e utilizado por um sujeito estabelecido neste país fosse unicamente registado no nome da sociedade de leasing estabelecida a centenas, senão mesmo a milhares de quilómetros de distância, podia ser extremamente difícil efectuar um controlo correcto. Por outro lado, são igualmente justificadas as preocupações da Comissão relativas aos direitos do proprietário. Se a única forma que o locador tem de conservar os seus direitos é registando o veículo em seu nome, a obrigação de residência ou de estabelecimento na Áustria excede manifestamente o que é necessário para atingir o objectivo pretendido.

58. No entanto, é possível que o Tribunal não tenha recebido uma informação completa sobre os detalhes das disposições austríacas e a decisão final quanto ao seu carácter proporcional devia ser deixada ao órgão jurisdicional austríaco, que está melhor colocado para ajuizar. Se o registo conjunto é possível quer no nome de uma parte residente na Áustria (o locatário), quer de outra que não é residente (o locador), se existem registos diferentes para a propriedade e para a posse, ou se existe qualquer outro meio para registar e salvaguardar os direitos do locador, então a obrigação de residência não se afigura desproporcionada de facto, não parece mesmo ser um obstáculo à livre prestação de serviços. Todavia, se não existe uma tal possibilidade, essa obrigação excede, do meu ponto de vista, o que é necessário, e constitui consequentemente uma restrição proibida à livre prestação de serviços.

O seguro obrigatório

A existência de uma restrição

59. Se um veículo alugado mediante leasing a alguém estabelecido na Áustria que o utiliza neste país deve ser assegurado junto de uma seguradora autorizada a exercer a sua actividade, será que essa obrigação restringe a liberdade das empresas de leasing automóvel estabelecidas no estrangeiro de oferecerem os seus serviços na Áustria?

60. Parece claro que tal norma afecta, pelo menos potencialmente, a liberdade das empresas de leasing automóvel, que podem ter acordos preferenciais com as seguradoras estabelecidas fora da Áustria, de alugar mediante leasing veículos a clientes estabelecidos neste país, dado que as pode constranger a celebrar contratos menos favoráveis e que, em qualquer dos casos, restringe a sua liberdade de escolha de seguradora. Todavia, a questão que se coloca é igualmente a de saber o que se entende por seguradora autorizada a exercer a sua actividade na Áustria, questão que abordarei quando analisar o carácter eventualmente justificável daquela obrigação.

61. Para determinar se aquela obrigação é restritiva em cada caso individual, é necessário reportarmo-nos às condições do contrato de leasing o seguro é da responsabilidade do locador ou do locatário? No presente caso, o veículo automóvel parece ter sido segurado pela ASL junto de uma seguradora alemã, foi incluída na locação uma comissão mensal específica facturada à Cura Anlagen, o que é habitual nos leasings «tudo incluído». Tal pode não ser o caso para todos os leasings a longo prazo (apesar de poder sê-lo para todas as locações a curto prazo), mas o facto de que, em certos casos, pudesse não haver consequências reais sobre os negócios do locador, não modificaria em nada a natureza restritiva da obrigação em princípio. Em todo o caso, afectará sempre a sua liberdade de escolha em matéria de contrato de seguro para os seus veículos.

Justificação

62. A eventual justificação de uma restrição do tipo da supra analisada deve ser apreciada à luz das directivas comunitárias que regem, de maneira muito detalhada, o fornecimento de serviços de seguro e, em particular, de seguro de veículos a motor, tendo em conta que o respeito da obrigação de segurar todo o veículo utilizado na via pública é controlado e garantido pelas autoridades do Estado-Membro no qual ele está matriculado.

63. Tal como sublinhou a Comissão, a resposta depende em larga medida do sentido da expressão «junto de uma seguradora autorizada para o ramo do seguro automóvel [na Áustria]» («mit einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer»).

64. Se ela significa que a seguradora deve ter a sua sede na Áustria e dispor de uma «autorização oficial» («behördlichen Zulassung») neste país, como Estado de origem na acepção das directivas sobre o seguro não vida, estamos manifestamente em presença de uma restrição injustificável. Todavia, se a seguradora deve simplesmente ser autorizada em virtude destas directivas a oferecer os seus serviços na Áustria, a restrição, ainda que sempre presente nos factos, poderia parecer justificável.

65. O artigo 7.º, n.º 1, da Directiva 73/239, tal como foi modificado, dispõe que: «A autorização é válida para toda a Comunidade. A autorização permite que a empresa desenvolva actividade na Comunidade, quer em regime de estabelecimento quer em regime de livre prestação de serviços.»

66. Nos termos, nomeadamente, do artigo 3.º, n.º 1, da Directiva 72/166/CEE do Conselho, do artigo 1.º, n.º 1, da Directiva 84/5/CEE, e dos artigos 2.º, e 5.º, n.º 1, da Directiva 90/232/CEE, o seguro obrigatório em matéria de veículos automóveis deve, para cada veículo situado em cada um dos Estados-Membros, ser válido para o conjunto da Comunidade e garantir a cobertura exigida em cada um dos Estados-Membros pela sua legislação, e deve ser possível aos sujeitos implicados num sinistro de circulação rodoviária conhecerem no mais curto espaço de tempo o nome da empresa seguradora em causa.

67. Todavia, embora seja possível, em princípio, a qualquer seguradora estabelecida e com uma autorização oficial num Estado-Membro, fornecer seguros em matéria de veículos a motor em todos os outros Estados-Membros sem aí dispor de um estabelecimento, uma condição importante consta do artigo 12.º A da Directiva 88/357. Nos termos dessa disposição, tal seguradora deve, em particular, tornar-se membro do serviço nacional e do fundo de garantia do Estado-Membro no qual deseja oferecer os seus serviços e participar no seu financiamento. Deve ainda designar um «representante residente ou estabelecido no seu território que reunirá todas as informações necessárias relacionadas com os processos de indemnização e terá poderes suficientes para representar a empresa junto dos sinistrados que possam reclamar uma indemnização, incluindo o seu pagamento da indemnização e para representar a empresa, ou, se necessário, para a fazer representar perante os tribunais e autoridades daquele Estado-Membro no que se refere a esses pedidos de indemnização», não constituindo designação do representante a abertura de uma sucursal, de uma agência ou de um estabelecimento da seguradora.

68. A ASL apresentou o que declara ser uma lista oficial completa das seguradoras autorizadas a prestar o serviço de seguro em causa na Áustria, tendo todas, à excepção de duas, o seu estabelecimento principal na Áustria, segundo afirmou na audiência. Seja este último elemento exacto ou não, o Tribunal não dispõe de informações suficientes para apreciar se a lista está estabelecida de acordo com as disposições comunitárias acima referidas. Compete ao juiz nacional decidir essa questão. Desde logo, o não cumprimento destas regras constituiria obviamente uma restrição injustificada à livre prestação de serviços de seguro mas, nas circunstâncias do caso em apreço, seria igualmente uma restrição à livre prestação de serviços de leasing automóvel transfronteiriço.

A obrigação de inspecção técnica

Existência de uma restrição

69. Se um veículo alugado mediante leasing na Áustria já satisfizesse as inspecções técnicas e ambientais na Alemanha, a obrigação de o submeter a inspecções complementares na Áustria constituirá uma restrição à livre prestação de serviços de leasing automóvel transfronteiriço?

70. A resposta parece clara. Há uma restrição porque é imposto um encargo suplementar com o motivo de que o veículo deve ser utilizado num Estado-Membro que não o seu Estado de origem. No domínio comparativo da livre circulação de mercadorias, o Tribunal considerou no seu acórdão Schloh que a inspecção técnica tornava a matrícula de veículos importados mais difícil e dispendiosa, tendo portanto um efeito equivalente a uma restrição quantitativa nas trocas. Contudo, esta inspecção pode ser justificada por razões de protecção da saúde e da vida humanas, se for necessária para atingir esse objectivo e não constituir uma discriminação arbitrária ou uma restrição dissimulada das trocas.

Justificação

71. Não existe qualquer dúvida de que a preocupação de assegurar que os veículos utilizados na via pública sejam tão seguros quanto possível do ponto de vista técnico e ambiental é uma questão imperativa de interesse público. Acresce que os Estados-Membros têm a obrigação específica de efectuar inspecções técnicas periódicas de todos os veículos matriculados no seu território, em virtude do artigo 1.º da Directiva 96/96/CE (ainda que a questão que nos ocupa no caso em apreço não se refira às inspecções periódicas efectuadas após a matrícula na Áustria, mas à imposição de uma inspecção inicial com vista a essa matrícula).

72. O conteúdo mínimo desta inspecção obrigatória está descrito de forma detalhada no anexo II daquela directiva. O artigo 3.º, n.º 1, dispõe que: «Os Estados-Membros tomarão as medidas que considerarem necessárias para que se possa provar que o veículo foi aprovado num controlo técnico respeitando, pelo menos, o disposto na presente directiva. Essas medidas serão comunicadas aos outros Estados-Membros e à Comissão», e o artigo 3.º, n.º 2, refere 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 o disposto na presente directiva, como se ele próprio a tivesse emitido.»

73. O artigo 5.º permite, todavia, aos Estados-Membros a imposição de controlos mais amplos, mais frequentes ou mais severos do que os mínimos fixados pela directiva.

74. Assim, quando um veículo foi submetido à inspecção técnica num Estado-Membro, todos os outros Estados-Membros devem reconhecer o certificado emitido naquela ocasião mas podem no entanto exigir testes suplementares, não cobertos pelo certificado, para fins de matrícula no seu território.

75. Embora anterior à adopção da Directiva 96/96, o acórdão Schloh também é pertinente no caso presente. O Tribunal considerou nesse acórdão que o facto de um veículo ter estado em circulação desde a inspecção anterior pode justificar que se verifique durante a matrícula num outro Estado-Membro, que não teve qualquer acidente e que se encontra em bom estado de manutenção, desde que um controle similar seja exigido aos veículos de origem nacional apresentados para matrícula nas mesmas circunstâncias.

76. Aplicando-se estas considerações ao caso presente, verifica-se que, quando um veículo alugado mediante leasing junto de uma sociedade alemã é matriculado na Áustria porque o locatário aí reside, tendo sido submetido à inspecção técnica na Alemanha, as autoridades austríacas podem no entanto impor legitimamente uma inspecção suplementar i) para verificar o respeito de todas as condições impostas aos veículos registados na Áustria, não cobertas pelo anexo II da Directiva 96/96 ou pelas inspecções alemãs e/ou ii) para verificar se o estado do veículo não se deteriorou desde que foi inspeccionado na Alemanha, no caso de ter sido utilizado na via pública entretanto, e desde que um controle similar seja imposto quando um veículo anteriormente inspeccionado na Áustria é matriculado neste país.

O imposto sobre o consumo normal de combustível

Existência de uma restrição

77. À primeira vista, a cobrança deste imposto não parece discriminatória já que, aparentemente, se aplica exactamente da mesma forma aos serviços de leasing automóvel fornecidos na Áustria e aos serviços de leasing automóvel transfronteiriços.

78. Isto não significa no entanto que o imposto não desencoraje as trocas transfronteiriças; uma medida não tem que ser discriminatória para ser contrária ao artigo 49.º CE. Acresce que, como assinalam a ASL e a Comissão, o facto de o imposto ser cobrado de uma só vez significa que uma empresa de leasing austríaca poderá alugar veículos por várias vezes ou vendê-los na Áustria sem despesas suplementares, enquanto que um concorrente alemão, que pode nem ter a intenção de utilizar ou de dispor do seu veículo daquela forma, deverá liquidar o mesmo montante de imposto até 16% do valor do veículo, eventualmente por um período de locação muito breve. O imposto constitui portanto, um encargo susceptível de desencorajar os sujeitos que não desejem alugar o seu veículo e/ou vendê-lo, de oferecerem os seus serviços de leasing a partir de outro país que não a Áustria.

Justificação

79. Os impostos cobrados sobre os veículos automóveis podem ser divididos em diferentes categorias. O imposto sobre o valor acrescentado (a seguir «IVA») é cobrado pela venda de um veículo ou pelo fornecimento de um serviço de leasing, em função do local em que a operação decorre, sem prejuízo do respeito das regras comunitárias contidas na Sexta Directiva IVA. Outros impostos podem ser cobrados no momento da matrícula de um veículo ou da sua colocação em circulação e/ou periodicamente pelo facto de ele permanecer matriculado ou em circulação; estes impostos não foram objecto de uma harmonização comunitária mas, em todo o caso, devem ser não discriminatórios.

80. A ASL alega que o imposto sobre o consumo normal de combustível se traduz num aumento disfarçado das taxas de IVA, contrário ao artigo 12.º, n.º 3, alínea a), da Sexta Directiva IVA, que

autoriza unicamente uma taxa normal e duas taxas reduzidas. A taxa normal de IVA na Áustria é de 20% e a ASL afirma que o imposto sobre o consumo normal de combustível foi introduzido com vista a compensar a supressão da taxa anterior acrescida de 32% que se aplicava, nomeadamente à venda ou à locação de veículos automóveis. Acresce que o imposto é uma percentagem do valor do veículo.

81. Contudo, a questão do órgão jurisdicional nacional é relativa à compatibilidade das normas austríacas com as disposições comunitárias respeitantes à livre prestação de serviços. O facto de um imposto poder não ser conforme às disposições da Directiva IVA não tem, por si mesmo, qualquer relevância para esta questão. Por outro lado, a questão do IVA parece mesmo não ter sido suscitada no órgão jurisdicional nacional. Do nosso ponto de vista não será oportuno que o Tribunal decida sobre a compatibilidade com as Directivas IVA de um imposto aparentemente ambiental cujo cálculo comporta uma componente ad valorem, quando esta questão não foi levantada no processo principal e não tem qualquer relevância na questão prejudicial, e quando os Estados-Membros não tiveram a oportunidade de apresentar observações a este propósito.

82. Em todo o caso, embora o montante do imposto varie em função do valor do veículo, varia também, de forma muito significativa, segundo o seu consumo de combustível. Segundo o Governo austríaco, pode, portanto, servir para desencorajar a aquisição de veículos que prejudiquem o ambiente de forma excessiva, objectivo que presidiu à sua introdução. Por outro lado, quanto aos veículos em leasing, a componente ad valorem que integra o seu cálculo é referente ao valor do veículo e não ao montante facturado pelo fornecimento do serviço. Não pode, portanto, ser considerado como um imposto sobre valor dos negócios cobrado sobre aquela prestação no âmbito das Directivas IVA.

83. O Governo austríaco declara que o imposto sobre o consumo normal de combustível tem por objectivo a promoção de práticas respeitadoras do ambiente na aquisição de veículos automóveis privados no âmbito de uma venda ou de um leasing. Não existe ainda harmonização comunitária ao nível destes impostos mas não há qualquer dúvida que contribuem para o objectivo comunitário previsto no artigo 2.º CE, a saber, a promoção de um «elevado nível de protecção e de melhoria da qualidade do ambiente», e que correspondem de facto a preocupações públicas e internacionais amplamente correntes neste domínio. Em princípio, um imposto deste tipo é justificado por razões imperativas de interesse público e, por outro lado, afigura-se apropriado para atingir o objectivo prosseguido, visto que um imposto relativamente elevado, que cresce em função do consumo anunciado de combustível do veículo, é susceptível de encorajar a compra de veículos que apresentem um consumo mais reduzido.

84. A ASL e a Comissão chamaram todavia a atenção para o facto de o imposto sobre o consumo normal de combustível ser cobrado pela mesma taxa, independentemente da duração da utilização ou da matrícula do veículo na Áustria. A amortização do imposto por uma empresa de leasing automóvel varia no entanto bastante em função dessa duração. Desde que se saiba que um veículo será matriculado e estacionado na Áustria apenas por um breve período, haverá lugar à tomada de medidas para que o imposto seja cobrado pro rata temporis.

85. Partilho, em princípio, desta tese, ainda que ela não deva ser considerada como implicando necessariamente umnexo directo ou preciso entre o imposto sobre o consumo normal de combustível e a duração ou a extensão da utilização nociva para o ambiente do veículo na Áustria. O importante é que a medida não restrinja a livre prestação de serviços indo para além do que é necessário para atingir um objectivo legítimo. No caso em apreço, o fim prosseguido pelo imposto parece ser mais o de desencorajar a compra ou a posse de veículos que consomem muito combustível do que a sua utilização (que talvez fosse desencorajada de modo mais eficaz por um imposto sobre o próprio combustível). Esse objectivo poderia, contudo, ser atingido sem se praticar uma discriminação relativamente às empresas de leasing automóvel estrangeiras aplicando-se, por exemplo, como imposto periódico sobre a continuidade da matrícula do veículo.

Seja de que maneira for, para a disposição ser justificável, o imposto deve ser cobrado de modo a não constituir um encargo mais pesado para os veículos alugados mediante leasing noutros Estados-Membros do que para os alugados na Áustria, tendo em conta a duração da utilização de cada um destes veículos neste país.

Conclusão

86. Tendo em conta o conjunto das considerações acima expostas, entendo que o Tribunal deve responder da seguinte maneira à questão colocada pelo Handelsgericht Wien no caso presente:

«Uma disposição nacional nos termos da qual um veículo alugado mediante leasing por uma pessoa residente ou estabelecida no Estado-Membro A junto de um locador estabelecido no Estado-Membro B com vista a ser utilizado no primeiro Estado-Membro, deve ser matriculado no Estado-Membro A no nome de um sujeito que aí reside ou está estabelecido é, em princípio, justificada por razões imperativas de interesse público, embora restrinja a livre prestação de serviços garantida pelo artigo 49.º CE. Esta obrigação não pode, todavia, ser combinada com outras condições que tenham por efeito restringir ainda mais essa liberdade, excepto se elas forem igualmente justificadas por razões similares e não excedam o necessário para atingir o objectivo que prosseguem. As condições que não são permitidas por estes motivos incluem:

um prazo de matrícula tão breve que torne impraticável ou demasiado oneroso o respeito das disposições, tendo em conta todas as formalidades que devem ser cumpridas;

uma proibição de registo a favor do locador, quando este não tem nem residência nem estabelecimento no Estado-Membro A, a menos que os seus direitos como proprietário sejam adequadamente protegidos por qualquer outra forma;

uma condição referente ao seguro do veículo não conforme às disposições relativas à livre prestação de serviços de seguro na Comunidade;

uma condição relativa à inspecção técnica, que reproduza simplesmente as inspecções já efectuadas no Estado-Membro B, a menos que estas fiscalizações se apliquem aos veículos utilizados na via pública desde a inspecção anterior e se apliquem da mesma forma quando o locador está estabelecido no Estado-Membro A;

o pagamento de um imposto até 16% do valor do veículo, a menos que sejam tomadas disposições para que esse imposto seja cobrado de tal forma que não constitua um encargo mais pesado para os veículos alugados mediante leasing no Estado-Membro B do que para os alugados mediante leasing no Estado-Membro A, tendo em conta a duração da utilização de cada um destes veículos no Estado-Membro A.»