



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (седми състав)

22 февруари 2024 година\*

„Неизпълнение на задължения от държава членка — Член 110 ДФЕС — Годишен пътен данък — Данъци върху вносните употребявани превозни средства, които надвишават наложените върху подобните превозни средства, които вече се намират на националния пазар“

По дело C-694/22

с предмет иск за установяване на неизпълнение на задължения, предявен на основание член 258 ДФЕС на 10 ноември 2022 г.,

**Европейска комисия**, представлявана от M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici и R. Valletta Mallia,

ищец,

срещу

**Република Малта**, представлявана от A. Buhagiar,

ответник,

СЪДЪТ (седми състав),

състоящ се от: F. Biltgen, председател на състава, J. Passer и M. L. Arastey Sahún (докладчик),  
съдии,

генерален адвокат: A. M. Collins,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

\* Език на производството: английски.

## Решение

- 1 С исковата си молба Европейската комисия моли Съда да установи, че Република Малта не е изпълнила задълженията си по член 110 ДФЕС, като е предвидила за моторните превозни средства, регистрирани в други държави членки преди 1 януари 2009 г. и въведени в Малта от тази дата нататък, да се прилага по-висока годишна пътна такса от прилаганата за подобните превозни средства, регистрирани в Малта преди посочената дата.

### Правна уредба

- 2 Член 2, параграф 1 от Motor Vehicles Registration and Licensing Act (Закон за регистрацията и одобряването на моторните превозни средства), изменен със Закон VI от 2009 г. и включен в глава 368 от малтийските закони (наричан по-нататък „Законът за регистрацията“), гласи:

„По смисъла на този закон, освен ако от контекста не следва друго:

[...]

„регистрационен данък“ е регистрационният данък, прилаган и събиран съгласно член 3;

„пътна такса“ е таксата, която се заплаща при регистрацията на моторно превозно средство и всяка година след това;

[...]“.

- 3 Член 3, параграф 1 от Закона за регистрацията предвижда:

„[Малтийската транспортна администрация] прилага и събира от името на правителството регистрационен данък и пътна такса по определената с този закон ставка или в определения с този закон размер, когато регистрира и одобрява:

а) всяко моторно превозно средство, внесено или въведено в Малта; и

б) всяко моторно превозно средство, произведено в Малта;

освен ако превозното средство е освободено съгласно този закон или е вече регистрирано и одобрено в друга държава и въведено или внесено временно в Малта по реда на член 18 [...]“.

- 4 Член 8 от този закон гласи следното:

„(1) Регистрационният данък за превозните средства от категории M1, M2 и M3 се дължи върху регистрационната стойност на моторното превозно средство, което е включено или временно включено във втория списък, по ставката или в размера за съответната категория и в съответствие с определените във всеки списък критерии:

За употребяваните превозни средства от категория M1, които са включени във втория списък и не са сред превозните средства по член 6, параграф 2 — при условие че тя не

надхвърля остатъчната данъчна стойност след амортизация на идентично или подобно моторно превозно средство на малтийския пазар.

(2) Регистрационният данък за превозните средства от категории N1, N2 и N3 се определя по ставките или размерите, посочени в приложение 1.

(3) За въвежданите в Малта моторни превозни средства, които са взети под наем или на лизинг в друга държава членка и подлежат на облагане с регистрационен данък съгласно член 3, параграф 2, дължимият регистрационен данък е посоченият в член 3, параграф 3.

(4) Моторните превозни средства от категория M1, чиито равнища на емисии на CO<sub>2</sub> са равни или по-високи от 221 g/km (и чието равнище на емисии съответства на последния, предпоследния или предпредпоследния европейски стандарт), и мотоциклетите с работен обем на двигателя, равен или по-голям от 801 cm<sup>3</sup>, които трябва да се регистрират за първи път пред [Малтийската транспортна администрация] съгласно този закон, могат да бъдат регистрирани, за да бъдат използвани по пътищата на Малта само в събота и неделя, на официални празници и в други почивни дни.

Регистрационният данък за тези моторни превозни средства от категория M1 и мотоциклети се прилага по ставката, определена в приложение 2 към този закон.

(5) Пътна такса се дължи при регистрацията на моторните превозни средства от категория M1 и мотоциклетите, регистрирани съгласно параграфи 3 и 4, по пълната ставка, посочена в приложение 4, и всяка година след това.

[...]“.

- 5 Приложение 4 към Закона за регистрацията установява разграничение между превозните средства, регистрирани в Малта преди 1 януари 2009 г., за които се заплаща пътна такса, изчислявана въз основа на работния обем на двигателя на превозното средство, начина на задвижване (дизелово гориво или бензин) и годината на производство на превозното средство, и превозните средства, регистрирани в Малта от 1 януари 2009 г. нататък, за които се заплаща пътна такса, изчислявана въз основа на емисиите на CO<sub>2</sub> (бензинови двигатели), емисиите на CO<sub>2</sub> и частици (дизелови двигатели) и годината на производство.

### **Досъдебната процедура и производството пред Съда**

- 6 На 7 юни 2019 г. Комисията изпраща официално уведомително писмо на Република Малта, след като установява, че приложение 4 към Закона за регистрацията е в противоречие с член 110 ДФЕС, доколкото предвижда прилагане на по-висока годишна пътна такса (наричана по-нататък „ГПТ“) за моторните превозни средства, регистрирани преди 1 януари 2009 г. в други държави членки, а не в Република Малта, и въвеждани в Малта от тази дата нататък, отколкото за подобните превозни средства, регистрирани в Малта преди посочената дата.
- 7 Република Малта отговаря с писмо от 26 август 2019 г., в което посочва, първо, че режимът на регистрационния данък за превозните средства и режимът на ГПТ взаимно се допълват и затова последният не може да се разглежда изолирано при преценката за съответствие с член 110 ДФЕС. Второ, тя заявява, че режимът, въведен с приложение 4 към Закона за

регистрацията по отношение на приложимата ГПТ за превозните средства, регистрирани в Малта от 1 януари 2009 г. нататък (наричан по-нататък „новата система“), е основан на принципа „замърсителят плаща“ и благоприятства новите, по-малките и по-чистите превозни средства. Трето, тя изтъква, че прилагането на новата система към превозните средства, регистрирани в Малта преди 1 януари 2009 г., би оцетило лицата, които са закупили превозното си средство преди тази дата. Четвърто, тя посочва, че се обмислят изменения на Закона за регистрацията, които позволяват да се отстрани дискриминацията, която според Комисията се създава с приложение 4 към този закон по отношение на превозните средства, внасяни в Малта от 1 януари 2009 г. нататък.

- 8 На 9 юни 2021 г. Комисията издава мотивирано становище, в което отново приема, че режимът на ГПТ, установен с приложение 4 към Закона за регистрацията, е в противоречие с член 110 ДФЕС. Тя отбелязва, че законодателните изменения, споменати от Република Малта в писмото ѝ от 26 август 2019 г., все още не са приети и тя не ги е взела предвид в оценката си, но поради самия факт на предлагането им приема, че Република Малта признава наличието на спорната дискриминация. Затова тя приканва Република Малта да се съобрази с мотивираното становище в двумесечен срок.
- 9 С писмо от 5 август 2021 г. Република Малта отговаря на мотивираното становище, като посочва допълнителни планирани законодателни мерки за отстраняване на изтъкнатото нарушение. Освен това тази държава членка отново изтъква неблагоприятните последици, които биха произтекли за собствениците на съответните автомобили в случай на прилагане на новата система за целия автомобилен парк, регистриран в Малта преди 1 януари 2009 г. Въсъщност това щяло да накърни оправданите правни очаквания на тези собственици, които въз основа на режима отпреди приложение 4 към Закона за регистрацията (наричан по-нататък „старата система“) са платили съответен данък към момента на регистрацията на превозното си средство с очакването оттам нататък да не бъдат повече облагани. В този контекст Република Малта подчертава, че следва да се вземат предвид социалните последици от подобна промяна, свързани с вероятността превозните средства от обхвата на старата система да принадлежат на лица в затруднено финансово положение.
- 10 Тъй като не приема отговора на Република Малта за убедителен, Комисията решава да предяви разглеждания тук иск.

## **По иска**

### *Доводи на страните*

- 11 В подкрепа на иска си Комисията излага едно твърдение — за нарушение на член 110 ДФЕС от страна на Република Малта, доколкото режимът, установен с приложение 4 към Закона за регистрацията по отношение на определянето на размера на ГПТ, създавал дискриминация спрямо употребяваните превозни средства, регистрирани в друга държава членка преди 1 януари 2009 г. и внасяни в Малта от тази дата нататък.
- 12 На първо място, Комисията отбелязва, че съгласно този режим превозните средства, регистрирани в Малта преди 1 януари 2009 г., трябва да се облагат по старата система, при която ГПТ се изчислява въз основа на работния обем на двигателя на превозното средство, начина на задвижване (дизелово гориво или бензин) и годината на производство. Обратно, превозните средства, регистрирани в Малта от тази дата нататък, трябва да се облагат по

новата система, при която ГПТ се изчислява въз основа на емисиите на CO<sub>2</sub> за моторните превозни средства с бензинови двигатели, въз основа на емисиите на CO<sub>2</sub> и частици за моторните превозни средства с дизелови двигатели и въз основа на годината на производство за двете категории превозни средства.

- 13 Тъй като, безспорно, прилаганата по новата система ГПТ била по-висока от прилаганата съгласно старата система, превозните средства, регистрирани в Малта преди 1 януари 2009 г., се облагали с намалена ГПТ в сравнение с подобните превозни средства, регистрирани в друга държава членка и въведени в Малта от тази дата нататък. В този контекст Комисията дава няколко примера, които според нея илюстрират твърдението ѝ.
- 14 Комисията припомня, че член 110 ДФЕС задължава всяка държава членка така да избере и организира данъците, с които се облагат моторните превозни средства, че да не се стига като последица от тях до благоприятстване на продажбата на местните употребявани превозни средства и по този начин до възпиране на вноса на подобни употребявани превозни средства от други държави членки (решение от 7 юли 2011 г., *Nisipeanu*, С-263/10, ЕУ:С:2011:466, т. 25).
- 15 В този контекст Комисията препраща към постоянната практика на Съда, установена в частност с решения от 11 декември 1990 г., *Комисия/Дания* (С-47/88, ЕУ:С:1990:449, т. 17), от 3 юни 2010 г., *Калинчев* (С-2/09, ЕУ:С:2010:312, т. 32 и 40), и от 7 април 2011 г., *Tatu* (С-402/09, ЕУ:С:2011:219, т. 55), от които според нея следва, че употребяваните моторни превозни средства от други държави членки, които съставляват „стоките на други държави членки“ по смисъла на член 110 ДФЕС, са превозните средства, които са пуснати в продажба в другите държави членки, а не в разглежданата държава членка, и които при закупуване от местно за последно посочената държава членка лице може да бъдат внесени и пуснати в обращение в нея, докато подобните местни превозни средства, които съставляват „местните стоки“ по смисъла на член 110 ДФЕС, са употребяваните моторни превозни средства от същия вид, със същите характеристики и същото овехтяване, които са пуснати в продажба в разглежданата държава членка.
- 16 Според Комисията обаче режимът, въведен с приложение 4 към Закона за регистрацията, не предвижда при определянето на размера на ГПТ да се отчита датата на първата регистрация на превозните средства, когато тя е извършена преди 1 януари 2009 г. в друга държава членка, а не в Република Малта, и в резултат от това данъчното облагане било по-високо за вносните превозни средства от друга държава членка, отколкото за превозните средства, регистрирани в Малта преди тази дата.
- 17 Оттук Комисията стига до извода, че както е било и при португалския режим на годишния данък за движение, събиран за регистрираните в Португалия моторни превозни средства и обявен от Съда за противоречащ на член 110 ДФЕС с определение от 17 април 2018 г., *Dos Santos* (С-640/17, ЕУ:С:2018:275), като последица от режима, въведен с приложение 4 към Закона за регистрацията, се спомага за благоприятно данъчно облагане на местните употребявани моторни превозни средства и се възпира прехвърлянето на подобни употребявани моторни превозни средства от други държави членки, в нарушение на посочения член.
- 18 На второ място, Комисията оспорва доводите, които Република Малта излага в досъдебната процедура, за да обоснове съответствието на приложение 4 към Закона за регистрацията с член 110 ДФЕС.

- 19 В това отношение тя изтъква, първо, че доводът на Република Малта за взаимното допълване между регистрационния данък и ГПТ е неоснователен, тъй като съвместимостта на ГПТ с правото на Съюза трябва да се преценява независимо от всички останали данъци върху превозните средства. Освен това, макар че двата данъка имали едно и също правно основание в малтийското законодателство, помежду им нямало никаква взаимна връзка в начина им на изчисляване, тъй като регистрационният данък се събирал еднократно, докато ГПТ се събирала всяка година. Накрая, ако наистина намирала за целесъобразно да облага по старата система превозните средства, регистрирани в Малта преди 1 януари 2009 г., Република Малта лесно можела да отстрани дискриминацията, създавана с приложение 4 към Закона за регистрацията, като за компенсация просто предвиди същото данъчно третиране и за вносните употребявани превозни средства, които са били регистрирани преди тази дата в друга държава членка.
- 20 Второ, следването на екологична цел, в случая чрез въвеждането на принципа „замърсителят плаща“ в новата система, не освобождавало държавата членка от задължението да избягва всяка дискриминация. Освен това, както Съдът вече постановил в точка 60 от решение от 7 април 2011 г., Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), целта за опазване на околната среда можела в случая да се постигне по-пълно и последователно, ако се увеличи екологичният компонент на ГПТ за всички превозни средства на определена възраст, регистрирани преди 1 януари 2009 г., независимо дали са вносни, или „местни“ употребявани превозни средства.
- 21 Трето, съображенията относно накърняването на принципа на защита на оправданите правни очаквания и социалните последици от прилагането на новата система към местния автомобилен парк, регистриран преди 1 януари 2009 г., не можели да са основание за нарушаване на основния принцип за недопускане на дискриминация, закрепен в член 110 ДФЕС, при положение че малтийските власти можели лесно да отговорят на споменатите от тях проблеми и същевременно да спазят член 110 ДФЕС, като предвидят старата система да се прилага за всички превозни средства, регистрирани преди тази дата, независимо дали в Малта, или в друга държава членка.
- 22 На трето и последно място, Комисията подчертава, че започналият процес, с който Република Малта ще приеме изменения на Закона за регистрацията, няма никакво значение за разглеждания тук иск. Всъщност, от една страна, все още формално нямало никакво прието от Република Малта изменение. От друга страна, от постоянната практика на Съда следвало, че наличието на неизпълнение на задължения трябва да се преценява с оглед на положението в държавата членка към момента на изтичането на срока, посочен в мотивираното становище, в случая — 9 август 2021 г.
- 23 Република Малта изтъква, на първо място, че в Малта изобщо не се произвеждат превозни средства, поради което всички превозни средства в тази държава членка непременно са вносни. В този смисъл, след като нямало местен пазар на превозните средства, поначало не било възможно тя да възнамерява да приеме никакви законодателни мерки, за да го защити. Затова в контекста на малтийския пазар на превозните средства било абсурд и чиста фикция да се говори за „местни стоки“ в сравнение с „вносни стоки“. При това положение всички правни доводи на Комисията трябвало да бъдат отхвърлени, тъй като се основавали на такава фикция.

- 24 Освен това разграничението, което е установено с режима, въведен с приложение 4 към Закона за регистрацията по отношение на определянето на размера на ГПТ, не зависело от това дали съответното превозно средство е произведено в Малта, или внесено от друга държава членка, в какъвто случай несъмнено щяло да е налице нарушение на член 110 ДФЕС, а зависело от датата на регистрацията на превозното средство.
- 25 На второ място, Република Малта подчертава, че нито едно превозно средство не може да се движи по малтийските пътища, ако собственикът му не е заплатил регистрационния данък при внасянето му в Малта и регистрирането му в тази държава членка, а след това и ГПТ. Следователно, противно на поддържаното от Комисията, регистрационният данък и ГПТ трябвало да се смятат за част от единен и цялостен данъчен режим, поради което преценката на единия от компонентите на този режим независимо от другия неизбежно водела до неправилни и несправедливи изводи.
- 26 В този контекст Република Малта отбелязва, че отнасящата се до определянето на размера на ГПТ разлика в третирането, която приложение 4 към Закона за регистрацията създава между превозните средства, регистрирани в Малта преди 1 януари 2009 г., тоест по старата система, и превозните средства, регистрирани от тази дата нататък, тоест по новата система, е съобразена с обстоятелството, че собствениците на регистрираните по старата система превозни средства е трябвало да плащат доста по-висок регистрационен данък от този, който трябва да плащат собствениците на регистрираните по новата система превозни средства, спрямо които пък се прилага ГПТ, която варира в зависимост от емисиите на CO<sub>2</sub> на техните превозни средства.
- 27 В този смисъл системата била така направена, че да води до справедливо цялостно данъчно облагане на превозните средства и да неутрализира вредата, която иначе би произтекла за превозните средства, регистрирани в Малта преди 2009 г., поради намаляването на регистрационния данък с измененията от 2009 г. Ето защо според Република Малта следва да се приеме, че автомобилите, регистрирани в Малта преди 1 януари 2009 г., и автомобилите, регистрирани от тази дата нататък, принадлежат към две обективно различни категории, които поради реформата на системата на данъчно облагане не са сходни и съответно няма как да са обект на дискриминационно третиране.
- 28 За илюстрация на довода си Република Малта препраща към таблицата в приложение 1 към писмената си защита, която съдържа сравнение между седемте модела превозни средства, които най-често се регистрират в Малта; тази таблица сочи, че събирането на по-висока ГПТ за превозните средства, регистрирани от 1 януари 2009 г. нататък, отколкото за регистрираните преди тази дата, е било справедлива мярка за сближаване във възможно най-голяма степен на цялостната данъчна тежест за собствениците на регистрирани преди 2009 г. превозни средства с тази за собствениците на превозни средства, регистрирани от 1 януари 2009 г. нататък.
- 29 В този смисъл събирането на по-висока ГПТ за превозните средства, регистрирани от 1 януари 2009 г. нататък, не създавало никаква дискриминация между регистрираните преди и регистрираните след тази дата превозни средства, а напротив, способствало за избягването на дискриминацията и грубата несправедливост, каквито биха понесли собствениците на регистрирани преди 1 януари 2009 г. превозни средства, ако се прилагаше без разлика една и съща ГПТ. Всъщност при еднакво равнище на облагане с ГПТ собствениците на последно посочените превозни средства изобщо нямало да могат да

амортизират по-високия регистрационен данък, който са платили, а като неизбежна последица от това остатъчната стойност на превозните им средства щяла силно да намалее спрямо тази на превозните средства, регистрирани след посочената дата.

- 30 Накрая, Република Малта добавя, че превозните средства, регистрирани в друга държава членка преди 1 януари 2009 г. и внасяни в Малта от тази дата нататък, не могат да се приравняват на превозните средства, които са регистрирани в Малта преди посочената дата, тъй като първите се облагат по съвсем различен регистрационен данъчен режим в държавата членка на произхода си.
- 31 На трето място, Република Малта отново посочва, че новата система служи за опазване на околната среда чрез прилагането на принципа „замърсителят плаща“, като благоприятства новите, по-малките и по-чистите превозни средства. При новата система ставката на ГПТ нараствала пропорционално както според възрастта на превозното средство, така и според общите му емисии на CO<sub>2</sub>. Така системата ефективно насърчавала закупуването на по-малко замърсяващи превозни средства и по-честото обновяване на превозните средства, понеже ставката на ГПТ била фиксирана през първите пет години след регистрацията на всяко превозно средство.
- 32 На четвърто място, Република Малта отново изтъква, че прилагането на новата система спрямо целия автомобилен парк, регистриран в Малта преди 1 януари 2009 г., би ощетило лицата, които са закупили превозното си средство преди тази дата, тъй като това би довело до силно намаляване на остатъчната стойност на съответните превозни средства и би задължило собствениците им да понесат висока данъчна тежест на етапа на ГПТ, въпреки че вече са понесли висока данъчна тежест на етапа на регистрацията. Така преминаването към новата система щяло да накърни оправданите правни очаквания на собствениците на превозни средства, които са регистрирани в Малта по старата система. Освен това подобно облагане нямало да е съобразено със социалните последици, свързани с това, че превозните средства от обхвата на старата система по правило принадлежали на лица в затруднено финансово положение.
- 33 На пето и последно място, Република Малта посочва, че измененията на Закона за регистрацията, които биха отстранили соченото нарушение на член 110 ДФЕС, вече са одобрени от малтийския парламент и ще влязат в сила на 1 януари 2024 г., но същевременно изтъква, че тези изменения са представени на Комисията просто в дух на сътрудничество и компромис и изобщо не са признание за наличието на някакво нарушение или дискриминация.

### ***Съображения на Съда***

- 34 На първо място, следва да се припомни, че видно от постоянната практика на Съда, наличието на неизпълнение на задължения трябва да се преценява с оглед на положението на съответната държава членка към момента на изтичане на срока, даден в мотивираното становище, а последващи промени не се вземат предвид от Съда (решение от 21 септември 2023 г., Комисия/Германия (Опазване на специални защитени зони), C-116/22, EU:C:2023:687, т. 29 и цитираната съдебна практика).



- 35 Затова в настоящия случай одобряването от малтийския парламент на посочените в точка 33 от настоящото решение изменения на Закона за регистрацията след изтичането на срока, определен в мотивираното становище от 9 юни 2021 г., няма значение за предмета, нито за основателността на разглеждания тук иск.
- 36 На второ място, както многократно е постановявал Съдът, член 110 ДФЕС допълва разпоредбите за премахване на митата и таксите с равностоен ефект. Тази разпоредба от Договора за функционирането на ЕС има за цел да осигури свободното движение на стоките между държавите членки в нормални условия на конкуренция чрез отстраняването на всякаква форма на закрила, която може да последва от прилагането на дискриминационни вътрешни данъци по отношение на стоки с произход от други държави членки (решение от 3 юни 2010 г., Калинчев, C-2/09, EU:C:2010:312, т. 37 и цитираната съдебна практика).
- 37 За тази цел член 110, първа алинея ДФЕС забранява на всяка държава членка да налага върху стоките на други държави членки вътрешни данъци, които надвишават наложените върху подобните местни стоки.
- 38 В този смисъл тази разпоредба има за цел да гарантира пълна неутралност на вътрешните данъци по отношение на конкуренцията между стоките, които вече са на националния пазар, и внесените стоки (решение от 7 април 2011 г., Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, т. 35 и цитираната съдебна практика).
- 39 В това отношение Съдът е постановил, че дадена система на данъчно облагане може да се смята за съответстваща на член 110 ДФЕС само ако е установена и действа по начин, който изключва всякаква възможност за по-тежко облагане на внесените стоки в сравнение с местните стоки, и която следователно в никакъв случай няма дискриминиращо действие (решение от 3 юни 2010 г., Калинчев, C-2/09, EU:C:2010:312, т. 38 и цитираната съдебна практика).
- 40 В този контекст Съдът е пояснил, че нарушение на член 110, първа алинея ДФЕС е налице, когато данъкът, с който се облага внесената стока, и данъкът, с който се облага подобната местна стока, се изчисляват по различен начин и посредством различни способности, поради което се стига, макар и само в определени случаи, до по-висок данък, с който се облага внесената стока (решение от 3 юни 2010 г., Калинчев, C-2/09, EU:C:2010:312, т. 39 и цитираната съдебна практика).
- 41 В този смисъл забраната, предвидена в член 110 ДФЕС, трябва да се прилага винаги когато вътрешните данъци на държавата членка може да имат възпиращо действие спрямо вноса на стоки с произход от други държави членки в полза на подобните местни стоки (решение от 19 декември 2013 г., X, C-437/12, EU:C:2013:857, т. 38).
- 42 Същевременно, от една страна, от практиката на Съда следва, че данъците, с които се облагат моторните превозни средства, каквито са в частност пътните и регистрационните данъци, представляват вътрешни данъци на държавите членки (вж. в този смисъл решенията от 15 март 2001 г., Комисия/Франция, C-265/99, EU:C:2001:169, т. 51, и от 19 декември 2013 г., X, C-437/12, EU:C:2013:857, т. 20 и цитираната съдебна практика).

- 43 От друга страна, безспорно е, че моторните превозни средства, присъстващи на пазара в дадена държава членка, са „местни стоки“ на тази държава по смисъла на член 110 ДФЕС. Когато се пускат в продажба на пазара на употребявани превозни средства на тази държава членка, тези стоки трябва да се считат за „подобни стоки“ на вносните употребявани превозни средства от същия вид, със същите характеристики и същото овехтяване (решение от 7 юли 2011 г., *Nisipeanu*, С-263/10, EU:C:2011:466, т. 24 и цитираната съдебна практика).
- 44 Следователно член 110 ДФЕС задължава всяка държава членка така да избере и организира данъците, с които се облагат моторните превозни средства, че да не се стига като последица от тях до благоприятстване на продажбата на местни употребявани превозни средства и до възпиране на вноса на подобни употребявани превозни средства (решение от 7 април 2011 г., *Tatu*, С-402/09, EU:C:2011:219, т. 56).
- 45 В този контекст Съдът в частност е обявил за противоречаща на член 110 ДФЕС правната уредба на държава членка, съгласно която с установения от тази уредба единен данък за движение са се облагали предназначения за превоз на пътници леки автомобили, регистрирани в посочената държава членка, без да се взема предвид датата на първата регистрация на превозното средство, когато тя е извършена в друга държава членка, поради което данъчното облагане на превозните средства, внесени от друга държава членка, е било по-високо от данъчното облагане на подобните местни превозни средства. Всъщност като последица от такава правна уредба се благоприятства продажбата на местни употребявани превозни средства и по този начин се възпира вносът на подобни употребявани превозни средства (вж. в този смисъл определение от 17 април 2018 г., *Dos Santos*, С-640/17, EU:C:2018:275, т. 21 и 22).
- 46 Ето защо трябва в светлината на тази съдебна практика да се провери дали режимът, въведен с приложение 4 към Закона за регистрацията по отношение на определянето на размера на ГПТ, води до последицата, описана в предходната точка от настоящото решение, така че да е в противоречие със забраната за дискриминация, предвидена в член 110 ДФЕС, както поддържа Комисията.
- 47 В това отношение, първо, съгласно съдебната практика, цитирана в точка 43 от настоящото решение, и противно на довода на Република Малта, че не съществува малтийски пазар на превозни средства, следва да се констатира, че превозните средства, които са регистрирани в Малта и пуснати в продажба на пазара на употребявани превозни средства в тази държава членка, трябва да се смятат за „подобни местни стоки“ по смисъла на член 110 ДФЕС спрямо вносните употребявани превозни средства от същия вид, със същите характеристики и със същото овехтяване.
- 48 Второ, както следва от член 3, параграф 1 и член 8, параграф 5 от Закона за регистрацията, ГПТ се прилага за моторните превозни средства, които са внесени или произведени в Малта, и се събира при регистрацията им, както и всяка година след това.
- 49 Трето, безспорно е, че при режима, въведен с приложение 4 към Закона за регистрацията, се прилага диференцирана ГПТ според това дали тя се отнася до превозни средства, регистрирани в Малта преди 1 януари 2009 г., или от тази дата нататък. По-конкретно, за превозните средства, регистрирани в Малта преди тази дата, ГПТ се изчислява въз основа на работния обем на двигателя на превозното средство, начина на задвижване (дизелово гориво или бензин) и годината на производство. Обратно, за превозните средства,

регистрирани в Малта от тази дата нататък, ГПТ се изчислява въз основа на емисиите на CO<sub>2</sub> (при бензинови двигатели) или емисиите на CO<sub>2</sub> и частици (при дизелови двигатели) и годината на производство за двата вида двигатели.

- 50 Четвърто, от писмените изявления на страните личи, че поради тези различни изчислителни правила размерът на приложимата ГПТ за превозните средства, регистрирани в Малта от 1 януари 2009 г. нататък, е по-висок от размера на приложимата ГПТ за подобните превозни средства, регистрирани в Малта преди тази дата, както потвърждават примерите, които Комисията представя на Съда и които Република Малта не оспорва.
- 51 Така като последица от режима, въведен с приложение 4 към Закона за регистрацията по отношение на определянето на размера на ГПТ, употребяваните превозни средства, които се продават в Малта, след като са били регистрирани там преди 1 януари 2009 г., се облагат с намалена ГПТ в сравнение с подобните употребявани превозни средства, регистрирани преди тази дата в друга държава членка, а не в Република Малта, и въведени в Малта от тази дата нататък.
- 52 Ето защо такъв режим създава по-тежко данъчно бреме за употребяваните превозни средства, регистрирани за първи път преди 1 януари 2009 г. в друга държава членка, а не в Република Малта, и внесени в последната след тази дата, отколкото за подобните местни употребявани превозни средства, регистрирани в Малта преди тази дата, доколкото не се взема предвид датата на регистрацията на вносните превозни средства в другите държави членки. Следователно като последица от такъв режим се благоприятства продажбата на местни употребявани превозни средства и по този начин се възпира вносът на подобни употребявани превозни средства (вж. по аналогия определение от 17 април 2018 г., *Dos Santos*, C-640/17, EU:C:2018:275, т. 21).
- 53 На трето място, тази преценка не намира опровержение в доводите, които изтъква Република Малта, за да докаже, че режимът, въведен с приложение 4 към Закона за регистрацията, е в съответствие с член 110 ДФЕС.
- 54 Всъщност, първо, що се отнася до довода, че регистрационният данък и ГПТ представляват едно цяло, следва да се констатира, че като се изключи фактът, че двата данъка имат едно и също правно основание в малтийското законодателство, нищо от представените от Република Малта данни, включително таблицата в приложение 1 към писмената ѝ защита, спомената в точка 28 от настоящото решение, не позволява да се установи, че посочените данъци имат такава връзка помежду си, че да е обосновано да се преценяват заедно.
- 55 От една страна, що се отнася до самото естество на тези данъци, регистрационният данък се дължи във връзка с регистрирането на превозното средство в Малта, докато ГПТ се дължи във връзка с притежаването на превозно средство, годно да се движи по обществената пътна мрежа. От друга страна, що се отнася до изискуемостта на тези данъци, регистрационният данък се дължи само веднъж, при регистрацията на превозното средство в Малта, докато ГПТ трябва да се заплаща при регистрацията и след това всяка година през целия живот на превозното средство.
- 56 Освен това, дори ако наличието на връзка между регистрационния данък и ГПТ можеше да се смята за установено, при всички положения Република Малта пак нямаше да е доказала, че общият размер на регистрационния данък, заплащан от собствениците на превозни

- средства, регистрирани в Малта преди 2009 г., заедно с ГПТ, която трябва да се заплаща за тези превозни средства през целия им живот, съответства на общия размер на регистрационния данък, заплащан от собствениците на подобни превозни средства, регистрирани за първи път преди 1 януари 2009 г. в друга държава членка, а не в Република Малта, и внесени в последната държава членка от тази дата нататък, заедно с ГПТ, която трябва да се заплаща за тези превозни средства през целия им живот.
- 57 Второ, що се отнася до довода на Република Малта, че новата система служи за опазване на околната среда чрез прилагането на принципа „замърсителят плаща“, достатъчно е да се констатира, че тази държава членка не е доказала защо установяването на по-висока ГПТ за вносните употребявани превозни средства, отколкото за подобните местни употребявани превозни средства, да е годно да гарантира тази цел.
- 58 Освен това, както правилно отбелязва Комисията, целта за опазване на околната среда може да се постигне по-пълно и последователно, като се увеличи екологичният компонент на ГПТ за всички превозни средства на определена възраст, а именно за употребяваните превозни средства, регистрирани за първи път преди 2009 г., независимо дали в Малта, или в друга държава членка. Такова увеличение не би благоприятствало по дискриминационен начин националния пазар на употребяваните превозни средства в ущърб на пускането в обращение на вносни употребявани превозни средства и освен това би било в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ (вж. в този смисъл решение от 7 юли 2011 г., *Nisipeanu*, C-263/10, EU:C:2011:466, т. 28 и цитираната съдебна практика).
- 59 Трето, що се отнася до довода във връзка с принципа на защита на оправданите правни очаквания и във връзка със съображенията от социален порядък, дори да се допусне, че посоченият принцип и посочените съображения са легитимна цел за обосноваване на разглежданата разлика в третирането, Република Малта не е доказала и защо установяването на такава разлика в третирането да е годно да гарантира защитата на посочения принцип и да отчете посочените съображения от социален порядък.
- 60 В този контекст следва да се констатира, също както Комисията, че ако намира за необходимо да защити евентуалните очаквания на собствениците на местния автомобилен парк, регистриран в Малта преди 1 януари 2009 г., Република Малта би могла да постигне това, без да нарушава предвидената в член 110 ДФЕС забрана за дискриминация, като предвиди прилагане на старата система както към тези превозни средства, така и към превозните средства, регистрирани в друга държава членка преди тази дата и внасяни в Малта от тази дата нататък.
- 61 Следователно трябва да се заключи, че режимът, създаден с приложение 4 към Закона за регистрацията по отношение на определянето на размера на ГПТ, е в противоречие с член 110 ДФЕС, и съответно трябва да се приеме единственото изтъкнато от Комисията твърдение за нарушение.
- 62 От всички изложени съображения следва, че Република Малта не е изпълнила задълженията си по член 110 ДФЕС, като е предвидила за моторните превозни средства, регистрирани в други държави членки преди 1 януари 2009 г. и въведени в Малта от тази дата нататък, да се прилага по-висока годишна пътна такса от прилаганата за подобните превозни средства, регистрирани в Малта преди посочената дата.

### **По съдебните разноси**

- 63 Съгласно член 138, параграф 1 от Процедурния правилник на Съда загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноси, ако е направено такова искане.
- 64 В случая, след като Република Малта е загубила делото, следва да бъде осъдена да понесе, наред с направените от нея съдебни разноси, и тези на Комисията, в съответствие с искането на последната.

По изложените съображения Съдът (седми състав) реши:

- 1) Република Малта не е изпълнила задълженията си по член 110 ДФЕС, като е предвидила за моторните превозни средства, регистрирани в други държави членки преди 1 януари 2009 г. и въведени в Малта от тази дата нататък, да се прилага по-висока годишна пътна такса от прилаганата за подобните превозни средства, регистрирани в Малта преди посочената дата.**
- 2) Република Малта понася, наред с направените от нея съдебни разноси, и тези на Европейската комисия.**

Подписи