



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (sedmého senátu)

22. února 2024*

„Nesplnění povinnosti státem – Článek 110 SFEU – Roční daň z provozu – Vyšší zdanění dovezených ojetých vozidel než zdanění podobných vozidel, která se již nacházejí na tuzemském trhu“

Ve věci C-694/22,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti podaná na základě článku 258 SFEU dne 10. listopadu 2022,

Evropská komise, zástupci: M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici a R. Valletta Mallia, jako zmocněnci,
žalobkyně,

proti

Republice Malta, zástupci: A. Buhagiar, jako zmocněnkyně,
žalované,

SOUDNÍ DVŮR (sedmý senát),

ve složení: F. Biltgen, předseda senátu, J. Passer a M. L. Arastey Sahún (zpravodajka), soudci,

generální advokát: A. M. Collins,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

* Jednací jazyk: angličtina.

Rozsudek

- 1 Evropská komise se svou žalobou domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Republika Malta tím, že na motorová vozidla registrovaná v jiných členských státech před 1. lednem 2009 a dovezená na Maltu k tomuto datu nebo po něm uplatňovala vyšší roční poplatek za provoz, než je poplatek za provoz uplatňovaný na podobná vozidla registrovaná na Maltě před uvedeným datem, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článku 110 SFEU.

Právní rámec

- 2 Článek 2 odst. 1 Motor Vehicles Registration and Licensing Act (zákon o registraci a schvalování motorových vozidel), ve znění zákona XV z roku 2016, který je obsažen v kapitole 368 maltských zákonů (dále jen „zákon o registraci“), stanoví:

„V tomto zákoně, nestanoví-li jeho kontext jinak:

[...]

„poplatkem za provoz“ se rozumí poplatek placený při registraci motorového vozidla a poté každoročně;

[...]

„registrační daní“ se rozumí registrační daň uplatňovaná a vybíraná v souladu s článkem 3;

[...]“

- 3 Článek 3 odst. 1 zákona o registraci stanoví:

„[Dopravní orgán na Maltě] uplatňuje a vybírá jménem vlády registrační daň a poplatek za provoz, jejichž sazba nebo výše je stanovena v tomto zákoně, při registraci a schvalování:

(a) každého motorového vozidla dovezeného nebo přivezeného na Maltu a

(b) každého motorového vozidla vyrobeného na Maltě,

ledaže se na vozidlo vztahuje výjimka podle tohoto zákona nebo je již registrováno a schváleno v jiné zemi a bylo dočasně přivezeno nebo dovezeno na Maltu v souladu s ustanoveními článku 18 [...].“

- 4 Článek 8 tohoto zákona zní následovně:

„(1) Registrační daň z vozidel kategorií M1, M2 a M3 se platí z registrační hodnoty motorového vozidla zařazeného nebo prozatímně zařazeného do druhého seznamu podle sazby nebo ve výši stanovené pro danou kategorii a v souladu s kritérii stanovenými v každém seznamu:

Za předpokladu, že pokud jde o ojetá vozidla kategorie M1 zařazená do druhého seznamu, která nespádají pod čl. 6 odst. 2, nepřekročí zbytkovou odepsanou daňovou hodnotu stejného nebo podobného motorového vozidla na maltském trhu.

(2) Registrační daň z vozidel kategorií N1, N2 a N3 odpovídá sazbám nebo částkám uvedeným v první příloze.

(3) Pokud jde o motorová vozidla přivezená na Maltu, která byla pronajata nebo převzata v rámci leasingu v jiném členském státě a podléhají registrační dani podle čl. 3 odst. 2, je splatnou registrační daň stanovena v čl. 3 odst. 3.

(4) Motorová vozidla kategorie M1, jejichž úrovně emisí CO₂ se rovnají nebo jsou vyšší než 221 g/km (a jejichž úroveň emisí odpovídá nejnovější evropské normě, nejnovější evropské normě mínus jedna nebo nejnovější evropské normě mínus dvě) a motocykly se zdvihovým objemem 801 cm³ nebo větším, které mají být poprvé registrovány u [dopravního orgánu na Maltě] podle tohoto zákona, mohou být registrovány k provozu na pozemních komunikacích na Maltě, a to výhradně o sobotách, nedělích, státních svátcích a jiných svátcích.

Registrační daň z uvedených motorových vozidel kategorie M1 a motocyklů se uplatňuje podle sazby stanovené v druhé příloze tohoto zákona.

(5) Poplatek za provoz se platí při registraci motorových vozidel kategorie M1 a motocyklů registrovaných podle odstavců 3 a 4 v plné výši uvedené ve čtvrté příloze a poté každý rok.

[...]

- 5 Čtvrtá příloha zákona o registraci rozlišuje mezi na jedné straně vozidly registrovanými na Maltě před 1. lednem 2009, která podléhají poplatku za provoz vypočítanému na základě zdvihového objemu motoru vozidla, druhu pohonu (nafta nebo benzín) a roku výroby vozidla, a na druhé straně vozidly registrovanými na Maltě od 1. ledna 2009, která podléhají poplatku za provoz vypočítanému na základě emisí CO₂ (benzínové motory), emisí CO₂ a tuhých znečišťujících částic (naftové motory) a roku výroby.

Postup před zahájením soudního řízení a řízení před Soudním dvorem

- 6 Dne 7. června 2019 Komise poté, co konstatovala, že čtvrtá příloha zákona o registraci tím, že uplatňuje vyšší roční poplatek za provoz (dále jen „roční daň z provozu“) na motorová vozidla registrovaná v jiných členských státech než v Republice Malta před 1. lednem 2009 a dovezená na Maltu k tomuto datu nebo po něm, než je poplatek uplatňovaný na podobná vozidla registrovaná na Maltě před uvedeným datem, je v rozporu s článkem 110 SFEU, zaslala tomuto členskému státu výzvu.
- 7 Republika Malta odpověděla dopisem ze dne 26. srpna 2019, v němž zaprvé vysvětlila, že režim registrační daně pro vozidla a režim roční daně z provozu se vzájemně doplňují, takže poslední uvedený režim nemůže být posuzován izolovaně z hlediska jeho souladu s článkem 110 SFEU. Zadruhé uvedla, že režim zavedený čtvrtou přílohou zákona o registraci, pokud jde o roční daň z provozu použitelnou na vozidla registrovaná na Maltě od 1. ledna 2009 (dále jen „nový systém“), je založen na zásadě „znečišťovatel platí“ a zvýhodňuje nová, menší a ekologičtější vozidla. Zatřetí tvrdila, že použití nového systému na vozidla registrovaná na Maltě před 1. lednem 2009 by znevýhodnilo osoby, které koupily vozidlo před uvedeným datem. Začtvrté uvedla, že se analyzují změny zákona o registraci, které mají napravit diskriminaci, již podle Komise zavedla čtvrtá příloha tohoto zákona ve vztahu k vozidlům dovezeným na Maltu od 1. ledna 2009.

- 8 Dne 9. června 2021 vydala Komise odůvodněné stanovisko, v němž zopakovala, že podle jejího názoru je režim roční daně z provozu zavedený čtvrtou přílohou zákona o registraci v rozporu s článkem 110 SFEU. Konstatovala, že změny, které Republika Malta zmínila v dopise ze dne 26. srpna 2019, dosud nebyly přijaty, že je ve svém posouzení nezohlednila, ale ze skutečnosti, že tyto změny byly navrženy, vyvodila, že Republika Malta existenci dotčené diskriminace uznává. Vyzvala tak Republiku Malta, aby vyhověla odůvodněnému stanovisku ve lhůtě dvou měsíců.
- 9 Republika Malta na toto odůvodněné stanovisko odpověděla dopisem ze dne 5. srpna 2021, v němž dále upřesnila zamýšlená legislativní opatření k nápravě údajného porušení. Kromě toho tento členský stát znovu poukázal na nepříznivé důsledky, které by pro vlastníky dotyčných vozidel mělo podřízení veškerého vozového parku vozidel registrovaných na Maltě před 1. lednem 2009 novému systému. Taková daňová povinnost by totiž narušila legitimní očekávání těchto vlastníků, kteří v souladu s režimem před přijetím čtvrté přílohy zákona o registraci (dále jen „starý systém“) zaplatili při registraci svého vozidla daň v tomto ohledu v očekávání, že poté nebude vybírána žádná další daň. V tomto kontextu Republika Malta zdůraznila, že je třeba zohlednit sociální dopady takové změny, které vyplývají z pravděpodobnosti, že vozidla spadající do starého systému patří osobám v tíživé finanční situaci.
- 10 Vzhledem k tomu, že odpověď Republiky Malta Komisi nepřesvědčila, rozhodla se podat projednávanou žalobu.

K žalobě

Argumentace účastnic řízení

- 11 Na podporu žaloby Komise vznáší jediný žalobní důvod vycházející z toho, že Republika Malta porušila článek 110 SFEU, jelikož režim zavedený čtvrtou přílohou zákona o registraci, pokud jde o stanovení výše roční daně z provozu, diskriminuje ojetá vozidla zaregistrovaná v jiném členském státě před 1. lednem 2009 a dovezená od tohoto data na Maltu.
- 12 Komise zaprvé uvádí, že v souladu s tímto režimem musí být vozidla registrovaná na Maltě před 1. lednem 2009 zdaněna podle starého systému, podle kterého se výpočet roční daně z provozu provádí na základě zdvihového objemu motoru vozidla, způsobu pohonu (nafta nebo benzín) a roku výroby. Naproti tomu vozidla registrovaná na Maltě od tohoto data musí být zdaněna podle nového systému, podle kterého se výpočet roční daně z provozu provádí na základě emisí CO₂ u vozidel s benzinovým motorem, emisí CO₂ a tuhých znečišťujících částic u vozidel se vznětovým motorem a roku výroby u obou kategorií vozidel.
- 13 Vzhledem k tomu, že není zpochybňováno, že roční daň z provozu použitelná podle nového systému je vyšší než roční daň z provozu použitelná podle starého systému, podléhají vozidla registrovaná na Maltě před 1. lednem 2009 snížené roční dani z provozu ve srovnání s podobnými vozidly registrovanými v jiném členském státě a dovezenými na Maltu k tomuto datu nebo později. V tomto kontextu Komise uvádí několik příkladů, které podle ní dokládají toto tvrzení.
- 14 Komise připomíná, že článek 110 SFEU zavazuje každý členský stát, aby si zvolil a nastavil daně, kterým podrobuje motorová vozidla, takovým způsobem, aby neměly za účinek zvýhodnění prodeje domácích ojetých vozidel, a tedy odrazení od dovozu podobných ojetých vozidel z jiných členských států (rozsudek ze dne 7. července 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, bod 25).

- 15 V tomto kontextu Komise odkazuje na ustálenou judikaturu Soudního dvora vycházející zejména z rozsudků ze dne 11. prosince 1990, Komise v. Dánsko (C-47/88, EU:C:1990:449, bod 17), ze dne 3. června 2010, Kalinčev (C-2/09, EU:C:2010:312, body 32 a 40), jakož i ze dne 7. dubna 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, bod 55), z nichž vyplývá, že ojetými motorovými vozidly z jiných členských států, která představují „výrobky jiných členských států“ ve smyslu článku 110 SFEU, jsou vozidla uvedená do prodeje v jiných členských státech, než je dotýčný členský stát, která mohou v případě koupě rezidentem posledně uvedeného členského státu být do tohoto členského státu dovezena a uvedena do provozu, kdežto podobnými tuzemskými vozidly, která představují „výrobky domácí“ ve smyslu článku 110 SFEU, jsou ojetá motorová vozidla téhož druhu, týchž vlastností a téhož opotřebení, která jsou uvedena do prodeje v dotýčném členském státě.
- 16 Podle Komise přitom režim zavedený čtvrtou přílohou zákona o registraci tím, že určuje výši roční daně z provozu, nezohledňuje datum první registrace vozidel, pokud k ní došlo v jiném členském státě než v Republice Malta před 1. lednem 2009, v důsledku čehož je zdanění vozidel dovezených z jiného členského státu vyšší než zdanění vozidel registrovaných na Maltě před tímto datem.
- 17 Komise z toho vyvozuje, že podobně jako portugalský daňový režim týkající se roční daně z provozu motorových vozidel registrovaných v Portugalsku, tj. režim, o kterém Soudní dvůr rozhodl, že je v rozporu s článkem 110 SFEU, v usnesení ze dne 17. dubna 2018, dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275), má režim zavedený čtvrtou přílohou zákona o registraci za následek podporu příznivého zdanění tuzemských ojetých motorových vozidel a odrazení od převodu podobných ojetých motorových vozidel z jiných členských států, čímž porušuje uvedený článek.
- 18 Zadržé Komise zpochybňuje argumenty, které Republika Malta předložila v rámci postupu před zahájením soudního řízení, aby odůvodnila soulad čtvrté přílohy zákona o registraci s článkem 110 SFEU.
- 19 V této souvislosti zaprvé tvrdí, že argument Republiky Malta týkající se doplňkové povahy registrační daně a roční daně z provozu je neopodstatněný, neboť slučitelnost posledně uvedené daně s unijním právem musí být posuzována nezávisle na jakékoli jiné dani z vozidel. Kromě toho, i kdyby tyto dvě daně měly stejný právní základ v maltských právních předpisech, neexistoval by mezi nimi žádný vztah ve způsobu jejich výpočtu, jelikož registrační daň je vybírána pouze jednou, kdežto roční daň z provozu je vybírána každý rok. Konečně i za předpokladu, že by Republika Malta považovala za vhodné zdanit vozidla registrovaná na Maltě před 1. lednem 2009 podle starého systému jako kompenzaci, mohla by diskriminaci, kterou zavádí čtvrtá příloha zákona o registraci, snadno napravit tím, že by zcela jednoduše přiznala stejné daňové zacházení dovezeným ojetým vozidlům, která byla před tímto datem registrována v jiném členském státě.
- 20 Zadržé sledování cíle ochrany životního prostředí, v projednávané věci přijetím zásady „znečišťovatel platí“ v novém systému, nezbavuje členský stát povinnosti zabránit jakékoli diskriminaci. Mimoto, jak již Soudní dvůr rozhodl v bodě 60 rozsudku ze dne 7. dubna 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), cíle ochrany životního prostředí by mohlo být v projednávaném případě dosaženo úplnějším a soudržnějším způsobem tak, že by se zvýšila ekologická složka roční daně z provozu pro všechna starší vozidla zaregistrovaná před 1. lednem 2009, ať už se jedná o dovezená ojetá vozidla nebo o vozidla „domácí“.

- 21 Zatřetí úvahy týkající se porušení zásady ochrany legitimního očekávání a sociálních dopadů, které by vyplynuly z podřízení vnitrostátního vozového parku vozidel registrovaných před 1. lednem 2009 novému systému, nemohou odůvodnit porušení základní zásady zákazu diskriminace zakotvené v článku 110 SFEU, jelikož maltské orgány by mohly snadno vyřešit uváděné obavy a zároveň dodržet článek 110 SFEU tím, že by starému systému podřídily všechna vozidla, která byla registrována před tímto datem, ať už na Maltě nebo v jiném členském státě.
- 22 Zatřetí a konečně Komise zdůrazňuje, že probíhající proces, v jehož rámci Republika Malta údajně provedla změny zákona o registraci, nemá na projednávanou žalobu žádný vliv. Republika Malta totiž dosud formálně nepřijala žádnou změnu. Kromě toho z ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že existence nesplnění povinnosti se musí posuzovat vzhledem ke stavu, v němž se členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku, a sice v projednávané věci ke dni 9. srpna 2021.
- 23 Republika Malta zaprvé zdůrazňuje, že na Maltě se nevyrábějí žádná vozidla, takže všechna vozidla jsou nutně do tohoto členského státu dovážena. Při neexistenci místního trhu s vozidly tak nikdy nemohla uvažovat o přijetí jakýchkoli právních předpisů na ochranu takového trhu. Jakýkoli odkaz na „domácí výrobky“ ve srovnání s „dovezenými výrobky“ v kontextu maltského trhu s vozidly je tudíž absurdní a čistou fikcí. V důsledku toho je třeba odmítnout všechny právní argumenty Komise v rozsahu, v němž jsou založeny na takové fikci.
- 24 Kromě toho rozlišení, které režim zavedený čtvrtou přílohou zákona o registraci zavádí, pokud jde o určení výše roční daně z provozu, není založeno na tom, zda dotyčné vozidlo bylo vyrobeno na Maltě nebo dovezeno z jiného členského státu, což je případ, kdy by jasně došlo k porušení článku 110 SFEU, nýbrž na datu registrace uvedeného vozidla.
- 25 Zadruhé Republika Malta zdůrazňuje, že žádné vozidlo nemůže být použito na maltských silnicích, pokud jeho vlastník nezaplatil registrační daň při jeho dovozu na Maltu a jeho registraci v tomto členském státě a následně roční daň z provozu. Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise, musí být tedy registrační daň a roční daň z provozu považovány za součást jediného globálního daňového režimu, takže posouzení jedné ze složek tohoto režimu nezávisle na druhé by nevyhnutelně vedlo k nespravedlivým a nerovným závěrům.
- 26 Republika Malta v tomto kontextu uvádí, že rozdílné zacházení, pokud jde o stanovení výše roční daně z provozu, které zavádí čtvrtá příloha zákona o registraci mezi vozidly registrovanými na Maltě před 1. lednem 2009, tedy v rámci starého systému, a vozidly registrovanými od tohoto data, tedy v rámci nového systému, zohledňuje okolnost, že vlastníci vozidel registrovaných v rámci starého systému museli platit mnohem vyšší registrační daň, než je daň, kterou musí platit vlastníci vozidel registrovaných v rámci nového systému, přičemž poslední uvedení naopak platí roční daň z provozu, která se liší v závislosti na emisích CO₂ jejich vozidel.
- 27 Systém je tedy koncipován tak, aby vedl ke spravedlivému celkovému zdanění vozidel a odstranil újmu, kterou by jinak utrpěla vozidla registrovaná na Maltě před rokem 2009 v důsledku snížení registrační daně vyplývajícího ze změn přijatých v roce 2009. Podle Republiky Malta je tedy třeba na vozidla registrovaná na Maltě před 1. lednem 2009 a vozidla registrovaná k tomuto datu nebo po něm nahlížet jako na vozidla patřící do dvou objektivně odlišných kategorií, které z důvodu přepracování systému zdanění nejsou srovnatelné, a nemohou být tedy předmětem diskriminačního zacházení.

- 28 K doložení tohoto argumentu odkazuje Republika Malta na tabulku uvedenou v příloze 1 její žalobní odpovědi, která obsahuje srovnání sedmi modelů vozidel nejčastěji registrovaných na Maltě, z níž vyplývá, že vybírání vyšší roční daně z provozu u vozidel registrovaných od 1. ledna 2009 ve srovnání s roční daní z provozu vybíranou u vozidel registrovaných před tímto datem představuje spravedlivé opatření, jehož cílem je co nejvíce přiblížit celkové daňové zatížení vlastníků vozidel registrovaných před rokem 2009 daňovému zatížení vlastníků vozidel registrovaných od 1. ledna 2009.
- 29 Vybírání vyšší roční daně z provozu u vozidel registrovaných od 1. ledna 2009 tedy nezakládá žádnou diskriminaci mezi vozidly registrovanými před tímto datem a vozidly registrovanými po uvedeném datu, ale naopak přispívá k zabránění zjevné diskriminace a nespravedlnosti, které by byli vystaveni vlastníci vozidel registrovaných před 1. lednem 2009, pokud by měla být tatáž roční daň z provozu uplatňována bez rozdílů. Vybírání rovnocenné úrovně roční daně z provozu by totiž v žádném případě neumožnilo vlastníkům posledně uvedených vozidel odepsat vyšší registrační daň, kterou zaplatili, což by nevyhnutelně vedlo k tomu, že by se zbytková hodnota těchto vozidel výrazně snížila ve srovnání s hodnotou vozidel registrovaných po tomto datu.
- 30 Republika Malta konečně dodává, že vozidla zaregistrovaná v jiném členském státě před 1. lednem 2009 a dovezená od tohoto data na Maltu nelze postavit na roveň s vozidly, která byla registrována na Maltě před uvedeným datem, jelikož prvně uvedená vozidla podléhala v členském státě původu zcela jinému režimu registrační daně.
- 31 Zatřetí Republika Malta zdůrazňuje, že cílem nového systému je ochrana životního prostředí prostřednictvím uplatňování zásady „znečišťovatel platí“, a to zvýhodněním nových, menších a ekologičtějších vozidel. V rámci nového systému se sazba roční daně z provozu úměrně zvyšuje jak v závislosti na stáří vozidla, tak v závislosti na jeho celkových emisích CO₂. Cílem tohoto systému je tedy účinná podpora nákupu méně znečišťujících vozidel, jakož i častější modernizace vozidel, jelikož sazba roční daně z provozu je fixní během prvních pěti let po registraci každého vozidla.
- 32 Začtvrté Republika Malta opakuje, že uložení povinnosti uplatňovat nový systém na celý vozový park vozidel registrovaných na Maltě před 1. lednem 2009 by znevýhodnilo osoby, které koupily vozidlo před tímto datem, neboť taková povinnost by vedla k výraznému snížení zbytkové hodnoty dotyčných vozidel a jejich vlastníkům by uložila vysoké daňové zatížení ve fázi roční daně z provozu, třebaže vysoké daňové zatížení již nesli ve fázi registrace. Přejít na nový systém by narušil legitimní očekávání vlastníků vozidel registrovaných na Maltě v rámci starého systému. Mimoto uvedená povinnost nezohledňuje sociální dopady vyplývající ze skutečnosti, že vozidla, na která se vztahuje starý systém, jsou zpravidla vlastněna osobami v tíživé finanční situaci.
- 33 Zapáté a konečně Republika Malta uvádí, že změny zákona o registraci, které by napravily údajné porušení článku 110 SFEU, již byly schváleny maltským parlamentem a vstoupí v platnost dne 1. ledna 2024, nicméně upřesňuje, že tyto změny byly Komisi předloženy pouze v duchu spolupráce a kompromisu a v žádném případě neznamenají uznání existence jakéhokoli porušení nebo diskriminace.

Závěry Soudního dvora

- 34 Zprv je třeba připomenout, jak vyplývá z ustálené judikatury Soudního dvora, že existence nesplnění povinnosti musí být posuzována vzhledem ke stavu, ve kterém se daný členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku, a že následné změny nemůže Soudní dvůr vzít v úvahu [rozsudek ze dne 21. září 2023, Komise v. Německo (Ochrana zvláštních oblastí ochrany), C-116/22, EU:C:2023:687, bod 29 a citovaná judikatura].
- 35 V projednávané věci schválení změn zákona o registraci uvedených v bodě 33 tohoto rozsudku maltským parlamentem po uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku ze dne 9. června 2021 nemá žádný vliv na předmět projednávané žaloby ani na její opodstatněnost.
- 36 Zadruhé, jak Soudní dvůr opakovaně rozhodl, článek 110 SFEU představuje doplněk k ustanovením, která se týkají zrušení cel a poplatků s rovnocenným účinkem. Cílem tohoto ustanovení Smlouvy o FEU je zajištění volného pohybu zboží mezi členskými státy za normálních podmínek hospodářské soutěže vyloučením jakékoliv formy ochrany, která by mohla vyplývat z použití diskriminačního vnitrostátního zdanění výrobků, které pocházejí z jiných členských států (rozsudek ze dne 3. června 2010, Kalinčev, C-2/09, EU:C:2010:312, bod 37 a citovaná judikatura).
- 37 Za tímto účelem čl. 110 první pododstavec SFEU zakazuje každému členskému státu podrobit výrobky jiných členských států vyššímu vnitrostátnímu zdanění, než je to, jemuž jsou podrobeny podobné výrobky domácí.
- 38 Toto ustanovení směřuje k zajištění naprosté neutrality vnitrostátního zdanění s ohledem na hospodářskou soutěž mezi výrobky, které se již nacházejí na tuzemském trhu, a dovezenými výrobky (rozsudek ze dne 7. dubna 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, bod 35 a citovaná judikatura).
- 39 V této souvislosti Soudní dvůr rozhodl, že systém zdanění je možno považovat za slučitelný s článkem 110 SFEU jen tehdy, jestliže je prokázáno, že funguje tak, že je v každém případě vyloučeno, aby byly dovážené výrobky zdaňovány více než domácí výrobky, a že tedy v žádném případě nemá diskriminační účinky (rozsudek ze dne 3. června 2010, Kalinčev, C-2/09, EU:C:2010:312, bod 38 a citovaná judikatura).
- 40 V tomto kontextu Soudní dvůr upřesnil, že o porušení čl. 110 prvního pododstavce SFEU se jedná tehdy, když jsou zdanění, jemuž je podroben dovezený výrobek, a zdanění, jemuž je podroben podobný domácí výrobek, vypočtena odlišným způsobem a podle odlišných pravidel, která vedou, byť jen v některých případech, k vyššímu zdanění dovezeného výrobku (rozsudek ze dne 3. června 2010, Kalinčev, C-2/09, EU:C:2010:312, bod 39 a citovaná judikatura).
- 41 Zákaz stanovený v článku 110 SFEU se tedy musí uplatnit pokaždé, kdy může vnitrostátní zdanění členského státu odradit od dovozu výrobků pocházejících z jiných členských států ve prospěch podobných domácích výrobků (rozsudek ze dne 19. prosince 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, bod 38).
- 42 Z judikatury Soudního dvora přitom vyplývá, že daně z motorových vozidel, jako jsou zejména daň z provozu a registrační daň, představují vnitrostátní zdanění členských států (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 15. března 2001, Komise v. Francie, C-265/99, EU:C:2001:169, bod 51, jakož i ze dne 19. prosince 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, bod 20 a citovaná judikatura).

- 43 Dále je nesporné, že motorová vozidla nacházející se na trhu v členském státě jsou „výrobky domácími“ tohoto členského státu ve smyslu článku 110 SFEU. Jsou-li tyto výrobky uvedeny do prodeje na trhu ojetých vozidel tohoto členského státu, musí být považovány za „podobné výrobky“ ve vztahu k dovezeným ojetým vozidlům téhož druhu, týchž vlastností a téhož opotřebení (rozsudek ze dne 7. července 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, bod 24 a citovaná judikatura).
- 44 Článek 110 SFEU proto zavazuje každý členský stát, aby si zvolil a nastavil daně, kterým podrobuje motorová vozidla, takovým způsobem, aby neměly za účinek zvýhodnění prodeje domácích ojetých vozidel a odrazení od dovozu podobných ojetých vozidel (rozsudek ze dne 7. dubna 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, bod 56).
- 45 V tomto kontextu Soudní dvůr zejména rozhodl, že právní úprava členského státu, podle níž je jednotná daň z provozu, kterou tato právní úprava zavádí, vybírána z lehkých osobních motorových vozidel přihlášených nebo zaregistrovaných v uvedeném členském státě, aniž se zohledňuje datum první registrace vozidla, pokud k ní došlo v jiném členském státě, s tím důsledkem, že zdanění vozidel dovezených z jiného členského státu je vyšší než zdanění podobných tuzemských vozidel, je v rozporu s článkem 110 SFEU. Taková právní úprava totiž vede ke zvýhodnění prodeje tuzemských ojetých vozidel, a odrazuje tak od dovozu podobných ojetých vozidel. (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 17. dubna 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, body 21 a 22).
- 46 Ve světle této judikatury je tedy třeba ověřit, zda má režim zavedený čtvrtou přílohou zákona o registraci, pokud jde o stanovení výše roční daně z provozu, účinek popsáný v předchozím bodě tohoto rozsudku, takže porušuje, jak tvrdí Komise, zákaz diskriminace stanovený v článku 110 SFEU.
- 47 V tomto ohledu je třeba zaprvé v souladu s judikaturou citovanou v bodě 43 tohoto rozsudku a na rozdíl od argumentu Republiky Malta týkajícího se neexistence maltského trhu s vozidly konstatovat, že vozidla registrovaná na Maltě a uvedená do prodeje na trhu ojetých vozidel tohoto členského státu musí být považována za „podobné výrobky domácí“ ve smyslu článku 110 SFEU ve vztahu k dovezeným ojetým vozidlům téhož druhu, týchž vlastností a téhož opotřebení.
- 48 Zadruhé, jak vyplývá z čl. 3 odst. 1 a čl. 8 odst. 5 zákona o registraci, roční daň z provozu se vztahuje na motorová vozidla dovezená nebo vyrobená na Maltě a je vybírána při registraci těchto vozidel a poté každý rok.
- 49 Zatřetí je nesporné, že v rámci režimu zavedeného čtvrtou přílohou zákona o registraci se uplatňuje diferencovaná roční daň z provozu podle toho, zda se týká vozidel registrovaných na Maltě před 1. lednem 2009, nebo od 1. ledna 2009. Konkrétně pokud jde o vozidla registrovaná na Maltě před tímto datem, roční daň z provozu se vypočítává na základě zdvihového objemu motoru vozidla, způsobu pohonu (nafta nebo benzín) a roku výroby. Naproti tomu v případě vozidel registrovaných na Maltě od uvedeného data se výpočet roční daně z provozu provádí na základě emisí CO₂ (benzinové motory), emisí CO₂ a tuhých znečišťujících částic (naftové motory) a roku výroby u obou druhů motoru.

- 50 Začtvrté z písemností účastníků řízení vyplývá, že v důsledku těchto rozdílných metod výpočtu je výše roční daně z provozu použitelná na vozidla registrovaná na Maltě od 1. ledna 2009 vyšší než výše roční daně z provozu použitelná na podobná vozidla registrovaná na Maltě před tímto datem, což potvrzují příklady, které předložila Komise Soudnímu dvoru a které Republika Malta nezpochybnila.
- 51 Režim zavedený čtvrtou přílohou zákona o registraci, pokud jde o stanovení výše roční daně z provozu, má za následek, že ojetá vozidla prodaná na Maltě poté, co zde byla zaregistrována před 1. lednem 2009, podléhají snížené roční dani z provozu ve srovnání s podobnými ojetými vozidly registrovanými v jiném členském státě než v Republice Malta před tímto datem a dovezenými na Maltu k uvedenému datu nebo po něm.
- 52 Takový režim tedy zatěžuje ojetá vozidla zaregistrovaná poprvé v jiném členském státě než v Republice Malta před 1. lednem 2009 a dovezená do posledně uvedeného členského státu po tomto datu vyšším zdaněním než podobná tuzemská ojetá motorová vozidla registrovaná na Maltě před uvedeným datem, jelikož nezohledňuje datum registrace dovezených vozidel v jiných členských státech. Takový režim tedy vede ke zvýhodnění prodeje tuzemských ojetých vozidel a odrazuje od dovozu podobných ojetých vozidel (obdobně viz usnesení ze dne 17. dubna 2018, *dos Santos*, C-640/17, EU:C:2018:275, bod 21).
- 53 Zatřetí argumenty uplatněné Republikou Malta, jejichž cílem je prokázat soulad režimu zavedeného čtvrtou přílohou zákona o registraci s článkem 110 SFEU, nemohou toto posouzení zpochybnit.
- 54 Pokud jde totiž zaprvé o argument týkající se globální povahy registrační daně a roční daně z provozu, je třeba konstatovat, že kromě skutečnosti, že tyto dvě daně mají stejný právní základ v maltských právních předpisech, z důkazů předložených Republikou Malta, zejména z tabulky obsažené v příloze 1 její žalobní odpovědi, zmíněné v bodě 28 tohoto rozsudku, nevyplývá nic, co by prokazovalo, že tyto daně jsou natolik úzce propojeny, že by to odůvodňovalo jejich společné posouzení.
- 55 Co se týče samotné povahy těchto daní, registrační daň se platí za registraci vozidla na Maltě, kdežto roční daň z provozu se platí za vlastnictví vozidla způsobilého k provozu na veřejných komunikacích. Kromě toho, pokud jde o povinnost platit tyto daně, registrační daň se platí pouze jednou, a to při registraci vozidla na Maltě, kdežto roční daň z provozu musí být zaplacená při registraci a poté každý rok po celou dobu životnosti vozidla.
- 56 Mimoto i za předpokladu, že by bylo možné považovat existenci spojitosti mezi registrační daní a roční daní z provozu za prokázanou, Republika Malta v každém případě neprokázala, že celková výše registrační daně zaplacené vlastníky vozidel registrovaných na Maltě před rokem 2009 a roční daně z provozu, která musí být odváděna po celou dobu životnosti těchto vozidel, odpovídá celkové výši registrační daně zaplacené vlastníky podobných vozidel poprvé registrovaných v jiném členském státě než v Republice Malta před 1. lednem 2009 a dovezených do posledně uvedeného členského státu od tohoto data a roční daně z provozu, která musí být odváděna po celou dobu životnosti těchto vozidel.
- 57 Zadruhé, pokud jde o argument Republiky Malta, že cílem nového systému je ochrana životního prostředí prostřednictvím uplatňování zásady „znečišťovatel platí“, stačí konstatovat, že tento členský stát neprokázal, jak by zavedení roční daně z provozu, která zatěžuje více dovezená ojetá vozidla než podobná domácí ojetá vozidla, mohlo tento cíl zajistit.

- 58 Kromě toho, jak správně uvedla Komise, sledování cíle ochrany životního prostředí by mohlo být dosaženo úplnějším a soudržnějším způsobem tak, že by se zvýšila ekologická složka roční daně z provozu pro všechna starší vozidla, tj. ojetá vozidla zaregistrovaná poprvé před rokem 2009, ať už na Maltě, nebo v jiném členském státě. Takové zvýšení by nezvýhodňovalo diskriminačním způsobem vnitrostátní trh ojetých vozidel na úkor uvedení dovezených ojetých vozidel do provozu a bylo by mimoto v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. července 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, bod 28 a citovaná judikatura).
- 59 Zatřetí, pokud jde o argument týkající se zásady ochrany legitimního očekávání a sociálních hledisek, i kdyby tato zásada a tato hlediska představovaly legitimní cíl k odůvodnění dotčeného rozdílného zacházení, Republika Malta rovněž neprokázala, jak by zavedení takového rozdílného zacházení mohlo zajistit ochranu uvedené zásady a zohlednit uvedená sociální hlediska.
- 60 V tomto kontextu je třeba konstatovat, podobně jako to učinila Komise, že pokud by Republika Malta měla za to, že je nezbytné chránit případná očekávání vlastníků vnitrostátního vozového parku vozidel registrovaných na Maltě před 1. lednem 2009, mohla by toho dosáhnout, aniž by porušila zákaz diskriminace stanovený v článku 110 SFEU, tím, že by jak tato vozidla, tak vozidla registrovaná v jiném členském státě před tímto datem a dovezená od uvedeného data na Maltu podřídila starému systému.
- 61 Z toho důvodu je třeba dospět k závěru, že režim zavedený čtvrtou přílohou zákona o registraci, pokud jde o stanovení výše roční daně z provozu, je v rozporu s článkem 110 SFEU, a vyhovět tak jedinému žalobnímu důvodu vznesenému Komisí.
- 62 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že Republika Malta tím, že na motorová vozidla registrovaná v jiných členských státech před 1. lednem 2009 a dovezená na Maltu k tomuto datu nebo po něm uplatňovala vyšší roční poplatek za provoz, než je poplatek za provoz uplatňovaný na podobná vozidla registrovaná na Maltě před uvedeným datem, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článku 110 SFEU.

K nákladům řízení

- 63 Podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval.
- 64 Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a Republika Malta neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené uložit, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Komisí.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (sedmý senát) rozhodl takto:

- 1) Republika Malta tím, že na motorová vozidla registrovaná v jiných členských státech před 1. lednem 2009 a dovezená na Maltu k tomuto datu nebo po něm uplatňovala vyšší roční poplatek za provoz, než je poplatek za provoz uplatňovaný na podobná vozidla registrovaná na Maltě před uvedeným datem, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článku 110 SFEU.**
- 2) Republika Malta ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí.**

Podpisy