



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Syvende Afdeling)

22. februar 2024*

»Traktatbrud – artikel 110 TEUF – årlig færdselsafgift – højere afgifter på indførte brugte køretøjer end på lignende køretøjer, der allerede befinder sig på det indenlandske marked«

I sag C-694/22,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 258 TEUF, anlagt den 10. november 2022,

Europa-Kommissionen ved M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici og R. Valletta Mallia, som befuldmægtigede,

sagsøger,

mod

Republikken Malta ved A. Buhagiar, som befuldmægtiget,

sagsøgt,

har

DOMSTOLEN (Syvende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, F. Biltgen, og dommerne J. Passer og M.L. Arastey Sahún (refererende dommer),

generaladvokat: A.M. Collins,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

* Processprog: engelsk.

Dom

- 1 Europa-Kommissionen har i stævningen nedlagt påstand om, at det fastslås, at Republikken Malta har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 110 TEUF ved at opkræve en højere årlig færdselsafgift for motorkøretøjer, der blev indregistreret i andre medlemsstater før den 1. januar 2009 og indført til Malta fra denne dato, end for lignende køretøjer, der blev indregistreret i Malta før nævnte dato.

Retsforskrifter

- 2 Artikel 2(1) i Motor Vehicles Registration and Licensing Act (lov om registrering og godkendelse af motorkøretøjer), som ændret ved lov XV af 2016, der er indeholdt i kapitel 368 i Laws of Malta (Maltas love) (herefter »indregistreringsloven«), bestemmer:

»Medmindre andet fremgår af konteksten, gælder i forbindelse med denne lov følgende:

[...]

»Færdselsafgift« betegner den afgift, der betales ved indregistreringen af et motorkøretøj og derefter hvert år.

[...]

»Registreringsafgift« betegner den registreringsafgift, der pålægges og opkræves i henhold til artikel 3.

[...]«

- 3 Indregistreringslovens artikel 3(1) fastsætter:

»[Transportmyndigheden i Malta] pålægger og opkræver på regeringens vegne en registreringsafgift og en færdselsafgift, hvis sats eller beløb fastsættes nærmere i denne lov, ved indregistrering og godkendelse af:

(a) ethvert motorkøretøj, der importeres eller indføres til Malta, og

(b) ethvert motorkøretøj, der fremstilles i Malta,

medmindre køretøjet er omfattet af en fritagelse i henhold til denne lov, eller køretøjet allerede er indregistreret og godkendt i et andet land, og det midlertidigt importeres eller indføres til Malta i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 18 [...]«

- 4 Denne lovs artikel 8 har følgende ordlyd:

»(1) Registreringsafgiften for køretøjer i klasse M1, M2 og M3 betales af registreringsværdien af et motorkøretøj, der er klassificeret eller midlertidigt klassificeret i den anden liste, med den sats eller det beløb, der er angivet for den pågældende klasse, og i overensstemmelse med de kriterier, der er defineret i hver liste:

Forudsat at afgiften for brugte køretøjer i klasse M1, der er klassificeret i den anden liste, bortset fra dem, der er omfattet af artikel 6(2), ikke overstiger den afskrevne afgiftsmæssige restværdi af et køretøj med samme eller lignende motor på det maltesiske marked.

(2) Registreringsafgiften for køretøjer i klasse N1, N2 og N3 svarer til de satser eller beløb, der er anført i det første bilag.

(3) For motorkøretøjer, der indføres til Malta, og som er lejet eller leaset i en anden medlemsstat, og for hvilke der skal betales registreringsafgift i henhold til artikel 3(2), skal der betales den registreringsafgift, der er fastsat i artikel 3(3).

(4) Motorkøretøjer i klasse M1 med et CO₂-emissionsniveau på 221 g/km eller derover (og hvis emissionsniveau svarer til den seneste europæiske standard, den seneste europæiske standard minus en eller den seneste europæiske standard minus to) og motorcykler med en slagvolumen på 801 cc eller derover, som skal registreres for første gang hos [transportmyndigheden i Malta] i henhold til denne lov, kan udelukkende registreres med henblik på anvendelse på veje i Malta på lørdage, søndage, nationale helligdage og andre helligdage.

Registreringsafgiften på de nævnte motorkøretøjer i klasse M1 og motorcykler pålægges med den sats, der er fastsat i det andet bilag til denne lov.

(5) Der skal betales en færdselsafgift ved indregistreringen af motorkøretøjer i klasse M1 og motorcykler, der er indregistreret i henhold til stk. 3 og 4, med den fulde sats, der er fastsat i det fjerde bilag, og derefter hvert år.

[...]«

- 5 I det fjerde bilag til indregistreringsloven sondres der mellem på den ene side køretøjer, der blev indregistreret i Malta før den 1. januar 2009, og som pålægges en færdselsafgift beregnet på grundlag af køretøjets motors slagvolumen, drivkraft (diesel eller benzin) og køretøjets fremstillingsår, og på den anden side køretøjer, der blev indregistreret i Malta fra den 1. januar 2009, og som pålægges en færdselsafgift beregnet på grundlag af CO₂-emissioner (benzinmotorer), CO₂- og partikelemissioner (dieselmotorer) og fremstillingsåret.

Den administrative procedure og sagen for Domstolen

- 6 Den 7. juni 2019 sendte Kommissionen en åbningsskrivelse til Malta efter at have vurderet, at det fjerde bilag til indregistreringsloven var i strid med artikel 110 TEUF, idet der ifølge dette blev opkrævet en højere årlig færdselsafgift (annual circulation fee, herefter »ACT«) for motorkøretøjer, der blev indregistreret i andre medlemsstater end Republikken Malta før den 1. januar 2009 og blev indført til Malta fra denne dato, end den årlige færdselsafgift, der blev opkrævet for lignende køretøjer indregistreret i Malta før nævnte dato.
- 7 Republikken Malta svarede ved skrivelse af 26. august 2019, hvori denne medlemsstat for det første anførte, at registreringsafgiftsordningen og ACT-ordningen supplerede hinanden, således at sidstnævnte ordning ikke kunne undersøges isoleret med hensyn til dens forenelighed med artikel 110 TEUF. For det andet anførte Republikken Malta, at den ordning, der blev indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven vedrørende den ACT, der pålægges køretøjer indregistreret i Malta fra den 1. januar 2009 (herefter »det nye system«), var baseret på princippet

- om, at forurenere betaler, og favoriserede nye, mindre og renere køretøjer. For det tredje anførte denne medlemsstat, at anvendelsen af det nye system på køretøjer, der blev indregistreret i Malta før den 1. januar 2009, ville straffe de personer, der havde købt deres køretøjer før denne dato. For det fjerde anførte Republikken Malta, at ændringer af indregistreringsloven, der ville gøre det muligt at afhjælpe den forskelsbehandling, som det fjerde bilag til denne lov ifølge Kommissionen indførte med hensyn til køretøjer indført til Malta fra den 1. januar 2009, var ved at blive analyseret.
- 8 Den 9. juni 2021 fremsatte Kommissionen en begrundet udtalelse, hvori den gentog, at ACT-ordningen, der blev indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven, efter dens opfattelse var i strid med artikel 110 TEUF. Kommissionen bemærkede, at de ændringer, som Republikken Malta havde nævnt i sin skrivelse af 26. august 2019, endnu ikke var blevet vedtaget, at Kommissionen ikke havde taget hensyn til disse i sin vurdering, men at Kommissionen havde udledt af den omstændighed, at disse ændringer var blevet foreslået, at Republikken Malta anerkendte, at der var tale om forskelsbehandling. Kommissionen opfordrede således Republikken Malta til at efterkomme den begrundede udtalelse inden for en frist på to måneder.
- 9 Ved skrivelse af 5. august 2021 besvarede Republikken Malta denne begrundede udtalelse, idet den nærmere præciserede de lovgivningsmæssige foranstaltninger, der var planlagt med henblik på at afhjælpe den påståede overtrædelse. Denne medlemsstat har i øvrigt på ny fremhævet de negative konsekvenser, det ville have for ejerne af de pågældende køretøjer, hvis hele den bilpark, der blev registreret i Malta før den 1. januar 2009, var omfattet af det nye system. En sådan afgiftspligt ville nemlig være i strid med den berettigede forventning hos disse ejere, som i overensstemmelse med den ordning, der var gældende før det fjerde bilag til indregistreringsloven (herefter »det tidligere system«), på tidspunktet for indregistreringen af deres køretøj havde betalt en afgift i dette øjemed i forventning om, at der ikke efterfølgende ville blive opkrævet yderligere afgifter. I denne sammenhæng har Republikken Malta fremhævet, at der skal tages hensyn til sociale konsekvenser, som en sådan ændring ville få, og som affødes af, at de køretøjer, der er omfattet af det tidligere system, sandsynligvis tilhører personer, der befinder sig i en usikker økonomisk situation.
- 10 Da Kommissionen ikke fandt de af Republikken Malta fremførte argumenter overbevisende, besluttede den at anlægge nærværende søgsmål.

Om søgsmålet

Parternes argumentation

- 11 Kommissionen har til støtte for søgsmålet fremsat et enkelt klagepunkt, hvorefter Republikken Malta har tilsidesat artikel 110 TEUF, for så vidt som den ordning, der er indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven, med hensyn til fastsættelsen af ACT's størrelse forskelsbehandler brugte køretøjer, der blev indregistreret i en anden medlemsstat før den 1. januar 2009, og som indføres til Malta fra denne dato.
- 12 Kommissionen har i første række anført, at køretøjer, der blev indregistreret i Malta før den 1. januar 2009, ifølge denne ordning skal afgiftspålægges i henhold til det tidligere system, hvorefter beregningen af ACT foretages på grundlag af køretøjets motors slagvolumen, drivkraften (diesel eller benzin) og fremstillingsåret. Køretøjer, der blev indregistreret i Malta fra denne dato, skal derimod pålægges afgift i henhold til det nye system, hvorefter beregningen af

ACT foretages på grundlag af CO₂-emissioner for benzinmotorkøretøjer, på grundlag af CO₂-emissioner og partikelemissioner for dieseldrevne køretøjer og på grundlag af fremstillingsåret for begge disse køretøjsklasser.

- 13 Eftersom det ikke er bestridt, at den ACT, der finder anvendelse i henhold til det nye system, er højere end den, der finder anvendelse i henhold til det tidligere system, er køretøjer, der blev indregistreret i Malta før den 1. januar 2009, underlagt en nedsat ACT i forhold til lignende køretøjer, der blev indregistreret i en anden medlemsstat og indført til Malta fra denne dato. Kommissionen har i denne forbindelse givet nogle eksempler, som efter dens opfattelse illustrerer denne påstand.
- 14 Kommissionen har anført, at artikel 110 TEUF forpligter hver medlemsstat til at vælge og indføre de afgifter, der pålægges motorkøretøjer, på en måde, så de ikke har til virkning at begunstige salg af brugte indenlandske køretøjer til skade for indførslen af lignende brugte køretøjer fra andre medlemsstater (dom af 7.7.2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, præmis 25).
- 15 I denne sammenhæng har Kommissionen henvist til Domstolens faste praksis, der bl.a. følger af dom af 11. december 1990, Kommissionen mod Danmark (C-47/88, EU:C:1990:449, præmis 17), af 3. juni 2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, præmis 32 og 40), og af 7. april 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, præmis 55), hvoraf det fremgår, at brugte motorkøretøjer fra andre medlemsstater, som udgør »varer fra andre medlemsstater« som omhandlet i artikel 110 TEUF, er køretøjer, der sættes til salg i andre medlemsstater end den omhandlede medlemsstat, og som, såfremt de købes af en person, der er bosiddende i sidstnævnte medlemsstat, kan indføres og tages i brug i denne medlemsstat, mens lignende indenlandske køretøjer, som udgør »indenlandske varer« som omhandlet i artikel 110 TEUF, er brugte motorkøretøjer af samme type, med samme kendetegn og med samme slitage, som sættes til salg i den pågældende medlemsstat.
- 16 Ifølge Kommissionen tager den ordning, der blev indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven, ved fastsættelsen af ACT's størrelse imidlertid ikke hensyn til datoen for den første indregistrering af køretøjerne, når indregistreringen er sket i en anden medlemsstat end Republikken Malta før den 1. januar 2009, hvilket medfører en højere afgiftsbelastning af køretøjer indført fra en anden medlemsstat end for køretøjer, der blev indregistreret i Malta før denne dato.
- 17 Kommissionen har heraf udledt, at i lighed med den portugisiske afgiftsordning vedrørende den årlige færdselsafgift på motorkøretøjer indregistreret i Portugal, hvilken ordning Domstolen i kendelse af 17. april 2018, dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275), fastslog var i strid med artikel 110 TEUF, har den ordning, der blev indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven, den virkning, at den fremmer en gunstig beskatning af brugte indenlandske motorkøretøjer og skader overførslen fra andre medlemsstater af lignende brugte motorkøretøjer, hvorved den nævnte artikel tilsidesættes.
- 18 Kommissionen har i anden række bestridt de argumenter, som Republikken Malta har fremført under den administrative procedure med henblik på at begrunde, at det fjerde bilag til indregistreringsloven er i overensstemmelse med artikel 110 TEUF.
- 19 Kommissionen har i denne henseende for det første gjort gældende, at Republikken Maltas argument om, at registreringsafgiften og ACT supplerer hinanden, er ugrundet, idet sidstnævnte afgifts forenelighed med EU-retten skal vurderes uafhængigt af enhver anden afgift på

motorkøretøjer. Selv om disse to afgifter har samme retsgrundlag i den maltesiske lovgivning, er der i øvrigt ikke nogen sammenhæng mellem dem i den måde, hvorpå de beregnes, idet registreringsafgiften kun opkræves én gang, mens ACT opkræves hvert år. Endelig har Kommissionen anført, at selv hvis det antages, at Republikken Malta fandt det hensigtsmæssigt at afgiftspålægge køretøjer, der blev indregistreret i Malta før den 1. januar 2009, i henhold til det tidligere system som en kompensation, kunne den let afhjælpe den forskelsbehandling, som det fjerde bilag til indregistreringsloven indfører, ved ganske enkelt at give samme afgiftsbehandling til indførte brugte køretøjer, der blev indregistreret i en anden medlemsstat før denne dato.

- 20 For det andet har Kommissionen gjort gældende, at forfølgelsen af et miljømæssigt formål, i det foreliggende tilfælde gennem vedtagelsen af princippet om, at forureneren betaler, ikke fritager en medlemsstat for forpligtelsen til at undgå enhver forskelsbehandling. Som Domstolen allerede har fastslået i præmis 60 i dom af 7. april 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), kan miljøbeskyttelsesformålet i det foreliggende tilfælde desuden nås på en mere fuldstændig og sammenhængende måde ved at forhøje den miljømæssige del af ACT for alle køretøjer af en vis alder, der er indregistreret før den 1. januar 2009, uanset om der er tale om indførte brugte køretøjer eller »nationale« køretøjer.
- 21 For det tredje kan betragtningerne vedrørende tilsidesættelsen af princippet om beskyttelse af den berettigede forventning og de sociale konsekvenser, som ville affødes af, at den nationale bilpark, der var registreret før den 1. januar 2009, var omfattet af det nye system, ikke begrunde en tilsidesættelse af det grundlæggende princip om forbud mod forskelsbehandling, der er fastsat i artikel 110 TEUF, eftersom de maltesiske myndigheder let kunne imødekomme de betænkeligheder, som de giver udtryk for, samtidig med at de overholder artikel 110 TEUF, ved at underlægge alle de køretøjer, der blev indregistreret før denne dato, enten i Malta eller i en anden medlemsstat, det tidligere system.
- 22 Kommissionen har i tredje og sidste række fremhævet, at den igangværende proces, hvorved Republikken Malta har foretaget ændringer af indregistreringsloven, ikke har nogen betydning for den foreliggende sag. Republikken Malta har nemlig for det første endnu ikke formelt vedtaget nogen ændringer. For det andet fremgår det af Domstolens faste praksis, at spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger traktatbrud, skal vurderes på baggrund af forholdene i den berørte medlemsstat, som de var ved udløbet af fristen i den begrundede udtalelse, dvs. i den foreliggende sag den 9. august 2021.
- 23 Republikken Malta har i første række anført, at der ikke fremstilles nogen køretøjer i Malta, og derfor indføres alle køretøjer nødvendigvis til denne medlemsstat. Da der ikke er et lokalt marked for køretøjer, kunne Republikken Malta således aldrig have overvejet at vedtage nogen lovgivning med henblik på at beskytte et sådant marked. Enhver henvisning til »indenlandske varer«, sammenlignet med »indførte varer« i forbindelse med det maltesiske marked for køretøjer, er derfor absurd og ren fiktion. Følgelig skal alle Kommissionens retlige argumenter, for så vidt som de støttes på en sådan fiktion, forkastes.
- 24 Den sondring, der foretages med den ordning, der er indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven, med hensyn til fastsættelsen af størrelsen af ACT, er i øvrigt ikke baseret på, om det pågældende køretøj er fremstillet i Malta eller indført fra en anden medlemsstat, i hvilket tilfælde der klart ville foreligge en tilsidesættelse af artikel 110 TEUF, men er baseret på datoen for indregistreringen af det pågældende køretøj.

- 25 Republikken Malta har i anden række fremhævet, at intet køretøj kan anvendes på de maltesiske veje, medmindre dets ejer har betalt registreringsafgift ved indførslen til Malta og køretøjets indregistrering i denne medlemsstat og derefter har betalt ACT. I modsætning til, hvad Kommissionen har gjort gældende, skal registreringsafgiften og ACT derfor anses for at henhøre under en enkelt og samlet afgiftsordning, og derfor vil vurderingen af en af dens bestanddele uafhængigt af den anden uundgåeligt føre til uretfærdige og urimelige konklusioner.
- 26 I denne sammenhæng har Republikken Malta anført, at den forskellige behandling ved fastsættelsen af ACT's størrelse, som det fjerde bilag til indregistreringsloven indfører mellem køretøjer, der blev indregistreret i Malta før den 1. januar 2009, dvs. inden for rammerne af det tidligere system, og køretøjer, der indregistreres fra denne dato, dvs. inden for rammerne af det nye system, tager hensyn til den omstændighed, at ejere af køretøjer, der blev indregistreret inden for rammerne af det tidligere system, skulle betale en registreringsafgift, der var betydeligt højere end den, som ejerne af de køretøjer, der indregistreres inden for rammerne af det nye system, skal betale, idet de sidstnævnte til gengæld bliver pålagt en ACT, der varierer afhængigt af deres køretøjers CO₂-emission.
- 27 Ordningen er således udformet således, at den fører til en rimelig samlet afgiftspålæggelse af køretøjer og modvirker det tab, som køretøjer, der blev indregistreret i Malta før 2009, i modsat fald ville lide som følge af nedsættelsen af registreringsafgiften efter de ændringer, der blev vedtaget i 2009. Ifølge Republikken Malta skal det derfor fastslås, at de køretøjer, der blev indregistreret i Malta før den 1. januar 2009, og dem, der indregistreres fra denne dato, tilhører to objektivt forskellige kategorier, som på grund af omarbejdningen af afgiftsordningen ikke er sammenlignelige, og at de derfor ikke kan være genstand for forskelsbehandling.
- 28 For at illustrere dette argument har Republikken Malta henvist til en tabel i bilag 1 til svarskriftet, der indeholder en sammenligning mellem de syv mest indregistrerede køretøjsmodeller i Malta, hvoraf det fremgår, at opkrævningen af en højere ACT for køretøjer indregistreret fra den 1. januar 2009, i forhold til den ACT, der opkræves for køretøjer, der blev indregistreret før denne dato, udgjorde en rimelig foranstaltning med henblik på i videst muligt omfang at tilnærme den samlede afgiftsbyrde, der påhviler ejere af køretøjer, der blev indregistreret før 2009, til den, der påhviler ejere af køretøjer indregistreret fra den 1. januar 2009.
- 29 Opkrævningen af en højere ACT for køretøjer indregistreret fra den 1. januar 2009, skaber således ikke nogen forskelsbehandling mellem køretøjer, der blev indregistreret før denne dato, og køretøjer indregistreret efter denne dato, men bidrager tværtimod til at undgå den åbenbare forskelsbehandling og uretfærdighed, som ejere af køretøjer, der blev indregistreret før den 1. januar 2009, ville blive udsat for, hvis den samme ACT skulle anvendes uden forskel. Opkrævningen af et tilsvarende ACT-niveau ville nemlig på ingen måde gøre det muligt for ejerne af de sidstnævnte køretøjer at afskrive den højere registreringsafgift, som de har betalt, med den uundgåelige konsekvens til følge, at disse køretøjers restværdi ville blive betydeligt nedsat sammenlignet med restværdien af køretøjer indregistreret efter denne dato.
- 30 Endelig har Republikken Malta tilføjet, at køretøjer, der blev indregistreret i en anden medlemsstat før den 1. januar 2009 og indført til Malta fra denne dato, ikke kan sidestilles med køretøjer, der blev indregistreret i Malta før den nævnte dato, eftersom de førstnævnte køretøjer har været underlagt en helt anden registreringsafgiftsordning i deres oprindelsesmedlemsstat.

- 31 Republikken Malta har i tredje række fastholdt, at det nye system har til formål at beskytte miljøet ved at anvende princippet om, at forurenere betaler, idet nye, mindre og renere køretøjer begunstiges. Under det nye system vil ACT stige forholdsmæssigt både afhængigt af køretøjets alder og afhængigt af dets samlede CO₂-emissioner. Dette system har således faktisk til formål at tilskynde til køb af mindre forurenende køretøjer og en hyppigere opgradering af køretøjerne, eftersom ACT er fast i de første fem år efter indregistreringen af hvert køretøj.
- 32 Republikken Malta har i fjerde række gentaget, at hvis hele bilparken, der blev indregistreret i Malta før den 1. januar 2009, pålægges afgift efter det nye system, vil dette straffe personer, der har købt deres køretøj inden denne dato, eftersom en sådan afgiftspligt vil medføre en kraftig nedsættelse af de pågældende køretøjers restværdi og pålægge ejerne en stor afgiftsbyrde ved opkrævningen af ACT, selv om de allerede har båret en stor afgiftsbyrde ved indregistreringen. Overgangen til det nye system ville således underminere de berettigede forventninger hos ejere af køretøjer, der blev indregistreret i Malta inden for rammerne af det tidligere system. Desuden tager en sådan afgiftspligt ikke hensyn til de sociale konsekvenser, der følger af den omstændighed, at de køretøjer, der er omfattet af det tidligere system, som hovedregel ejes af personer, hvis økonomiske situation er usikker.
- 33 Republikken Malta har i femte og sidste række anført, at de ændringer af indregistreringsloven, der vil afhjælpe den påståede overtrædelse af artikel 110 TEUF, allerede er blevet godkendt af det maltesiske parlament og træder i kraft den 1. januar 2024, idet den dog har præciseret, at disse ændringer udelukkende er blevet forelagt Kommissionen i en ånd af samarbejde og kompromis, og at de på ingen måde indebærer en anerkendelse af, at der foreligger en overtrædelse eller forskelsbehandling.

Domstolens bemærkninger

- 34 For det første bemærkes, at spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger traktatbrud, således som det fremgår af fast retspraksis, skal vurderes på baggrund af forholdene i den omhandlede medlemsstat, som de var ved udløbet af den frist, der var fastsat i den begrundede udtalelse, og at ændringer af forholdene i tiden derefter ikke kan tages i betragtning af Domstolen (dom af 21.9.2023, Kommissionen mod Tyskland (Beskyttelse af særlige bevaringsområder), C-116/22, EU:C:2023:687, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis).
- 35 I det foreliggende tilfælde har det maltesiske parlaments godkendelse efter udløbet af den frist, der var fastsat i den begrundede udtalelse af 9. juni 2021, af de ændringer til indregistreringsloven, der er nævnt i denne doms præmis 33, således ingen betydning for genstanden for det foreliggende søgsmål eller for dets berettigelse.
- 36 For det andet bemærkes, at artikel 110 TEUF, således som Domstolen gentagne gange har fastslået, udgør et supplement til reglerne om afskaffelse af told og afgifter med tilsvarende virkning. Denne bestemmelse i EUF-traktaten har til formål at sikre varernes frie bevægelighed mellem medlemsstaterne på normale konkurrencevilkår gennem fjernelse af enhver form for beskyttelse, der kan følge af anvendelsen af interne afgifter, der indebærer forskelsbehandling af varer med oprindelse i andre medlemsstater (dom af 3.6.2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, præmis 37 og den deri nævnte retspraksis).
- 37 Til det formål forbyder artikel 110, stk. 1, TEUF enhver medlemsstat at pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter, som er højere end de afgifter, der pålægges lignende indenlandske varer.

- 38 Formålet med denne bestemmelse er at sikre, at interne afgifter virker fuldstændigt neutralt i forhold til konkurrencen mellem varer, der allerede befinder sig på det indenlandske marked, og indførte varer (dom af 7.4.2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, præmis 35 og den deri nævnte retspraksis).
- 39 I denne forbindelse har Domstolen fastslået, at et afgiftssystem kun kan anses for foreneligt med artikel 110 TEUF, hvis det godtgøres, at det er opbygget således, at det under alle omstændigheder er udelukket, at der skal svares højere afgifter af indførte varer end af indenlandske varer, og at det derfor under ingen omstændigheder indebærer forskelsbehandling (dom af 3.6.2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, præmis 38 og den deri nævnte retspraksis).
- 40 I denne sammenhæng har Domstolen præciseret, at der foreligger en tilsidesættelse af artikel 110, stk. 1, TEUF, når afgifterne på henholdsvis den indførte og den lignende indenlandske vare beregnes forskelligt og efter forskellige regler, således at det – selv om det kun måtte ske i visse tilfælde – fører til en højere afgift for den indførte vare (dom af 3.6.2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, præmis 39 og den deri nævnte retspraksis).
- 41 Det i artikel 110 TEUF fastsatte forbud skal således finde anvendelse på enhver intern beskatning, der kan bevirke, at indførsel af varer med oprindelse i andre medlemsstater opgives til fordel for indenlandske varer (dom af 19.12.2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, præmis 38).
- 42 Det fremgår for det første af Domstolens praksis, at afgifter, der pålægges motorkøretøjer, herunder bl.a. afgifter i forbindelse med ibrugtagning og indregistreringsafgifter, udgør interne afgifter i medlemsstaterne (jf. i denne retning dom af 15.3.2001, Kommissionen mod Frankrig, C-265/99, EU:C:2001:169, præmis 51, og af 19.12.2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, præmis 20 og den deri nævnte retspraksis).
- 43 For det andet er det ubestridt, at de motorkøretøjer, der findes på en medlemsstats marked, er »indenlandske varer« som omhandlet i artikel 110 TEUF. Når sådanne varer sættes til salg på denne medlemsstats brugtbilmarked, skal de anses for at være »lignende varer« i forhold til indførte brugte køretøjer af samme type, med samme kendetegn og med samme slitage (dom af 7.7.2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, præmis 24 og den deri nævnte retspraksis).
- 44 Følgelig forpligter artikel 110 TEUF hver medlemsstat til at vælge og indføre de afgifter, der pålægges motorkøretøjer, på en måde, så de ikke har til virkning at begunstige salg af brugte indenlandske køretøjer til skade for indførslen af lignende brugte køretøjer (dom af 7.4.2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, præmis 56).
- 45 I denne sammenhæng har Domstolen bl.a. fastslået, at artikel 110 TEUF var til hinder for en medlemsstats lovgivning, hvorefter den herved indførte engangsfærdselsafgift blev opkrævet for lette personbiler, der var blevet indregistreret eller opført i et register i denne medlemsstat, uden at der toges hensyn til tidspunktet for den første indregistrering af et køretøj, når denne havde fundet sted i en anden medlemsstat, med den følge, at den afgift, der blev pålagt køretøjer indført fra en anden medlemsstat, var højere end den, som blev pålagt lignende indenlandske køretøjer. En sådan lovgivning har således til virkning at begunstige salg af brugte indenlandske køretøjer til skade for indførslen af lignende brugte køretøjer (jf. i denne retning kendelse af 17.4.2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, præmis 21 og 22).

- 46 Det skal derfor i lyset af denne retspraksis efterprøves, om den ordning, der er indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven, med hensyn til fastsættelsen af ACT's størrelse har den virkning, der er beskrevet i den foregående præmis, således at den, således som Kommissionen har gjort gældende, tilsidesætter det forbud mod forskelsbehandling, der er fastsat i artikel 110 TEUF.
- 47 I denne henseende skal det indledningsvis i overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 43, og i modsætning til Republikken Maltas argument om, at der ikke findes et maltesisk marked for køretøjer, konstateres, at køretøjer, der er indregistreret i Malta og markedsført på brugtbilmarkedet i denne medlemsstat, skal anses for at være »lignende indenlandske varer« som omhandlet i artikel 110 TEUF i forhold til indførte brugte køretøjer af samme type, med samme kendetegn og med samme slitage.
- 48 Dernæst finder ACT, således som det fremgår af indregistreringslovens artikel 3, stk. 1, og artikel 8, stk. 5, anvendelse på motorkøretøjer, der indføres til eller fremstilles i Malta, og opkræves ved indregistreringen af sådanne køretøjer og derefter hvert år.
- 49 Endvidere er det ubestridt, at der inden for den ordning, der blev indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven, anvendes en differentieret ACT, alt efter om denne afgift vedrører køretøjer, der er indregistreret i Malta før eller fra den 1. januar 2009. Hvad navnlig angår køretøjer, der blev indregistreret i Malta før denne dato, beregnes ACT på grundlag af køretøjets motors slagvolumen, drivkraften (diesel eller benzin) og fremstillingsåret. Hvad derimod angår køretøjer, der blev indregistreret i Malta fra den nævnte dato, foretages beregningen af ACT på grundlag af CO₂-emissioner (benzinmotorer), CO₂-emissioner og partikelemissioner (dieselmotorer) og på grundlag af fremstillingsåret for begge disse køretøjstyper.
- 50 Endelig fremgår det af parternes skriftlige indlæg, at på grund af disse forskellige beregningsmetoder er størrelsen af den TAC, der finder anvendelse på køretøjer indregistreret i Malta fra den 1. januar 2009, højere end det beløb, der finder anvendelse på lignende køretøjer, der blev indregistreret i Malta før denne dato, hvilket bekræftes af de eksempler, som Kommissionen har fremlagt for Domstolen, og som ikke er blevet bestridt af Republikken Malta.
- 51 Den ordning, der blev indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven med hensyn til fastsættelsen af ACT's størrelse, bevirker således, at brugte køretøjer, der sælges i Malta efter at være blevet indregistreret dér før den 1. januar 2009, undergives en nedsat ACT i forhold til lignende brugte køretøjer, der blev indregistreret i en anden medlemsstat end Republikken Malta før denne dato, og som er indført til Malta fra denne dato.
- 52 En sådan ordning belaster derfor brugte køretøjer, der blev indregistreret for første gang i en anden medlemsstat end Republikken Malta før den 1. januar 2009, og som indføres til sidstnævnte medlemsstat efter denne dato, med en højere afgift end den, der pålægges lignende brugte indenlandske køretøjer, der blev indregistreret i Malta før nævnte dato, for så vidt som ordningen ikke tager hensyn til datoen for indregistreringen af de indførte køretøjer i andre medlemsstater. En sådan ordning har dermed til virkning at begunstige salg af brugte indenlandske køretøjer til skade for indførslen af lignende brugte køretøjer (jf. analogt kendelse af 17.4.2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, præmis 21).
- 53 For det tredje kan de argumenter, som Republikken Malta har fremført med henblik på at godtgøre, at den ordning, der er indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven, er forenelig med artikel 110 TEUF, ikke rejse tvivl om denne bedømmelse.

- 54 Hvad for det første angår argumentet om, at registreringsafgiften og ACT udgør et samlet hele, skal det fastslås, at bortset fra den omstændighed, at disse to afgifter har samme retsgrundlag i den maltesiske lovgivning, er der intet i de oplysninger, som Republikken Malta har fremlagt, bl.a. i den tabel, der fremgår af bilag 1 til svarskriftet, og som er nævnt i denne doms præmis 28, der gør det muligt at fastslå, at de nævnte afgifter hænger sammen på en sådan måde, at det begrundes, at de er genstand for en samlet vurdering.
- 55 Hvad først angår selve disse afgifters beskaffenhed skal registreringsafgiften betales som følge af indregistreringen af køretøjet i Malta, mens ACT skal betales som følge af, at den afgiftspligtige er ejer af et køretøj, der er egnet til færdsel på offentlig vej. Hvad dernæst angår afgifternes forfald skal registreringsafgiften kun betales én gang ved indregistreringen af køretøjet i Malta, mens ACT skal betales ved indregistreringen og derefter hvert år i hele køretøjets levetid.
- 56 Selv hvis det antages, at det kan anses for godtgjort, at der er en sammenhæng mellem registreringsafgiften og ACT, har Republikken Malta i øvrigt under alle omstændigheder ikke godtgjort, at det samlede beløb for den registreringsafgift, som er betalt af ejere af køretøjer, der blev indregistreret i Malta før 2009, og den ACT, der skal betales i hele disse køretøjers levetid, svarer til det samlede beløb for den registreringsafgift, som er betalt af ejere af lignende køretøjer, der blev indregistreret for første gang i en anden medlemsstat end Republikken Malta før den 1. januar 2009, og som blev indført til sidstnævnte medlemsstat fra denne dato, og den ACT, der skal betales i hele de sidstnævnte køretøjers levetid.
- 57 Hvad for det andet angår Republikken Maltas argument om, at det nye system har til formål at beskytte miljøet ved anvendelse af princippet om, at forureneren betaler, er det tilstrækkeligt at fastslå, at denne medlemsstat ikke har godtgjort, hvorledes indførelsen af en ACT, der rammer indførte brugte køretøjer hårdere end lignende brugte indenlandske køretøjer, er egnet til at sikre dette formål.
- 58 Som Kommissionen i øvrigt med rette har anført, kan forfølgelsen af et miljøbeskyttelsesformål gennemføres på en mere fuldstændig og sammenhængende måde ved at forhøje den miljømæssige del af ACT for alle køretøjer af en vis alder, dvs. brugte køretøjer, der blev indregistreret første gang før 2009, uanset om det var i Malta eller i en anden medlemsstat. En sådan forhøjelse ville ikke favorisere det indenlandske marked for brugte køretøjer på en diskriminerende måde til skade for ibrugtagningen af indførte brugte køretøjer, ligesom den ville være i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler (jf. i denne retning dom af 7.7.2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, præmis 28 og den deri nævnte retspraksis).
- 59 Hvad for det tredje angår argumentet om princippet om beskyttelse af den berettigede forventning og sociale hensyn har Republikken Malta, selv hvis det antages, at dette princip og disse hensyn udgør et legitimt formål med henblik på at begrunde den omhandlede forskelsbehandling, heller ikke godtgjort, hvorledes indførelsen af en sådan forskelsbehandling er egnet til at sikre beskyttelsen af det nævnte princip og til at varetage de nævnte sociale hensyn.
- 60 I denne sammenhæng skal det i lighed med det af Kommissionen anførte fastslås, at såfremt Republikken Malta måtte finde, at det er nødvendigt at beskytte de eventuelle forventninger hos ejerne af den indenlandske bilpark, der blev indregistreret i Malta før den 1. januar 2009, kan den uden at tilsidesætte forbuddet mod forskelsbehandling i artikel 110 TEUF nå dette mål ved at underlægge såvel disse køretøjer som køretøjer, der blev indregistreret i en anden medlemsstat før denne dato og indført til Malta fra den nævnte dato, det tidligere system.

- 61 Det må følgelig konkluderes, at den ordning, der er indført ved det fjerde bilag til indregistreringsloven med hensyn til fastsættelsen af ACT's størrelse, er i strid med artikel 110 TEUF, og at Kommissionens eneste klagepunkt således skal tages til følge.
- 62 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at Republikken Malta har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 110 TEUF ved at opkræve en højere årlig færdselsafgift for motorkøretøjer, der blev indregistreret i andre medlemsstater før den 1. januar 2009 og indført til Malta fra denne dato, end for lignende køretøjer, der blev indregistreret i Malta før nævnte dato.

Sagsomkostninger

- 63 I henhold til artikel 138, stk. 1, i Domstolens procesreglement pålægges det den tabende part at betale sagsomkostningerne, hvis der er nedlagt påstand herom.
- 64 Da Republikken Malta har tabt sagen, bør den i overensstemmelse med Kommissionens påstande pålægges at bære sine egne omkostninger og betale Kommissionens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Syvende Afdeling):

- 1) Republikken Malta har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 110 TEUF ved at opkræve en højere årlig færdselsafgift for motorkøretøjer, der blev indregistreret i andre medlemsstater før den 1. januar 2009 og indført til Malta fra denne dato, end for lignende køretøjer, der blev indregistreret i Malta før nævnte dato.**
- 2) Republikken Malta bærer sine egne omkostninger og betaler de omkostninger, der er afholdt af Europa-Kommissionen.**

Underskrifter