



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έβδομο τμήμα)

της 22ας Φεβρουαρίου 2024*

«Παράβαση κράτους μέλους – Άρθρο 110 ΣΛΕΕ – Ετήσιο τέλος κυκλοφορίας – Φορολογία των εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων υψηλότερη από εκείνη που επιβάλλεται στα ομοειδή οχήματα που βρίσκονται ήδη στην εγχώρια αγορά»

Στην υπόθεση C-694/22,

με αντικείμενο προσφυγή δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, η οποία ασκήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2022,

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici και την R. Valletta Mallia,

προσφεύγουσα,

κατά

Δημοκρατίας της Μάλτας, εκπροσωπούμενης από την A. Buhagiar,

καθής,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έβδομο τμήμα),

συγκείμενο από τους F. Biltgen, πρόεδρο τμήματος, J. Passer και M.L. Arastey Sahún (εισηγήτρια), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. M. Collins

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Δημοκρατία της Μάλτας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 110 ΣΛΕΕ, καθόσον επέβαλε στα μηχανοκίνητα οχήματα που ήταν ταξινομημένα σε άλλα κράτη μέλη πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και εισήχθησαν στη Μάλτα από την ημερομηνία αυτή και μετά ετήσιο τέλος κυκλοφορίας υψηλότερο από το τέλος που ίσχυε για τα ομοειδή οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την εν λόγω ημερομηνία.

Το νομικό πλαίσιο

- 2 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του Motor Vehicles Registration and Licensing Act (νόμου περί ταξινόμησης και περί αδειοδοτήσεως μηχανοκίνητων οχημάτων), όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο XV του 2016, ο οποίος περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο 368 των νόμων της Μάλτας (στο εξής: νόμος περί ταξινόμησης), ορίζει τα εξής:

«Στον παρόντα νόμο, εκτός αν το πλαίσιο ορίζει άλλως:

[...]

ως “τέλος κυκλοφορίας” νοείται το τέλος που καταβάλλεται κατά την ταξινόμηση μηχανοκίνητου οχήματος και στη συνέχεια κάθε έτος·

[...]

ως “τέλος ταξινόμησης” νοείται το τέλος ταξινόμησης που επιβάλλεται και εισπράττεται σύμφωνα με το άρθρο 3·

[...]».

- 3 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του νόμου περί ταξινόμησης προβλέπει τα εξής:

«Η [υπηρεσία μεταφορών στη Μάλτα] επιβάλλει και εισπράττει, εξ ονόματος της κυβερνήσεως, τέλος ταξινόμησης και τέλος κυκλοφορίας, το ύψος των οποίων καθορίζεται στον παρόντα νόμο, κατά την ταξινόμηση και την αδειοδότηση:

(a) κάθε μηχανοκίνητου οχήματος που εισάγεται ή εισέρχεται στη Μάλτα, και

(b) κάθε μηχανοκίνητου οχήματος που κατασκευάζεται στη Μάλτα,

εκτός αν το όχημα απαλλάσσεται βάσει του παρόντος νόμου ή έχει ήδη ταξινομηθεί και εγκριθεί σε άλλη χώρα και εισέρχεται ή εισάγεται προσωρινά στη Μάλτα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 [...].».

- 4 Το άρθρο 8 του νόμου αυτού έχει ως εξής:

«(1) Το τέλος ταξινόμησης των οχημάτων των κατηγοριών M1, M2 και M3 οφείλεται επί της αξίας ταξινόμησης μηχανοκίνητου οχήματος ταξινομημένου ή προσωρινώς ταξινομημένου στον

δεύτερο κατάλογο, με βάση τον συντελεστή ή το ποσό που αναγράφεται για την οικεία κατηγορία και σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται σε κάθε κατάλογο:

Υπό την προϋπόθεση ότι, για τα μεταχειρισμένα οχήματα της κατηγορίας M1 που κατατάσσονται στον δεύτερο κατάλογο, εκτός από εκείνα που εμπίπτουν στο άρθρο 6, παράγραφος 2, η αξία αυτή δεν υπερβαίνει την εναπομένουσα φορολογική αξία ενός πανομοιότυπου ή ομοειδούς μηχανοκίνητου οχήματος στη μαλτέζικη αγορά.

(2) Το τέλος ταξινόμησης των οχημάτων των κατηγοριών N1, N2 και N3 αντιστοιχεί στους συντελεστές ή τα ποσά που αναφέρονται στο πρώτο παράρτημα.

(3) Όσον αφορά τα αυτοκίνητα οχήματα που εισέρχονται στη Μάλτα και έχουν μισθωθεί με απλή ή χρηματοδοτική μίσθωση σε άλλο κράτος μέλος και υπόκεινται σε τέλος ταξινόμησης σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 2, το οφειλόμενο τέλος ταξινόμησης είναι αυτό που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3.

(4) Τα μηχανοκίνητα οχήματα κατηγορίας M1 με επίπεδα εκπομπών CO₂ τουλάχιστον 221 g/km (και με επίπεδο εκπομπών ίσο προς το πλέον πρόσφατο ευρωπαϊκό πρότυπο, προς το πλέον πρόσφατο ευρωπαϊκό πρότυπο μείον ένα ή προς το πλέον πρόσφατο ευρωπαϊκό πρότυπο μείον δύο) και οι μοτοσικλές με κυλινδρισμό τουλάχιστον 801 cc, τα οποία πρέπει να ταξινομούνται για πρώτη φορά στην [υπηρεσία μεταφορών στη Μάλτα] δυνάμει του παρόντος νόμου, μπορούν να ταξινομούνται για χρήση μόνο στο οδικό δίκτυο της Μάλτας και αποκλειστικά τα Σάββατα, τις Κυριακές, καθώς και τις εθνικές και άλλες αργίες.

Το τέλος ταξινόμησης των εν λόγω μηχανοκίνητων οχημάτων κατηγορίας M1 και των μοτοσικλετών επιβάλλεται με τον συντελεστή που καθορίζεται στο δεύτερο παράρτημα του παρόντος νόμου.

(5) Κατά την ταξινόμηση των μηχανοκίνητων οχημάτων κατηγορίας M1 και των μοτοσικλετών που έχουν ταξινομηθεί σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4, και στη συνέχεια ετησίως, οφείλεται τέλος κυκλοφορίας με βάση τον πλήρη συντελεστή που καθορίζεται στο τέταρτο παράρτημα.

[...]»

- 5 Το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης διακρίνει μεταξύ, αφενός, των οχημάτων που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009, τα οποία υπόκεινται σε τέλος κυκλοφορίας υπολογιζόμενο βάσει του κυλινδρισμού του κινητήρα του οχήματος, του τρόπου κινήσεως (ντίζελ ή βενζίνη) και του έτους κατασκευής του οχήματος, και, αφετέρου, των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στη Μάλτα από 1ης Ιανουαρίου 2009, τα οποία υπόκεινται σε τέλος κυκλοφορίας υπολογιζόμενο βάσει των εκπομπών CO₂ (κινητήρες βενζίνης), των εκπομπών CO₂ και σωματιδίων (κινητήρες ντίζελ) και του έτους κατασκευής.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

- 6 Στις 7 Ιουνίου 2019 η Επιτροπή, αφού εκτίμησε ότι το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης, επιβάλλοντας στα μηχανοκίνητα οχήματα που είχαν ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη πλην της Δημοκρατίας της Μάλτας πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και εισήλθαν στη Μάλτα από την ημερομηνία αυτή και μετά ετήσιο τέλος κυκλοφορίας (στο εξής: TAC)

υψηλότερο από το ισχύον για τα ομοειδή οχήματα που είχαν ταξινομηθεί στη Μάλτα πριν από την εν λόγω ημερομηνία, αντιβαίνει στο άρθρο 110 ΣΛΕΕ, απηύθυνε στο εν λόγω κράτος μέλος προειδοποιητική επιστολή.

- 7 Η Δημοκρατία της Μάλτας απάντησε με έγγραφο της 26ης Αυγούστου 2019, με το οποίο, πρώτον, εξέθεσε ότι το καθεστώς του τέλους ταξινόμησης των οχημάτων και το καθεστώς του ΤΑC ήταν συμπληρωματικά και ότι, επομένως, το δεύτερο δεν μπορούσε να εξεταστεί μεμονωμένα όσον αφορά τη συμβατότητά του με το άρθρο 110 ΣΛΕΕ. Δεύτερον, δήλωσε ότι το καθεστώς που εισήχθη όσον αφορά το ΤΑC με το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης και ίσχυε για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα από 1ης Ιανουαρίου 2009 (στο εξής: νέο σύστημα) βασιζόταν στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και ευνοούσε τα νέα, μικρότερα και καθαρότερα οχήματα. Τρίτον, υποστήριξε ότι η εφαρμογή του νέου συστήματος στα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 θα έθετε σε μειονεκτική θέση τα πρόσωπα που είχαν αγοράσει το όχημά τους πριν από την εν λόγω ημερομηνία. Τέταρτον, επισήμανε ότι εξετάζονται τροποποιήσεις του νόμου περί ταξινόμησης, με τις οποίες θα καταστεί δυνατή η εξάλειψη των διακρίσεων τις οποίες θεωρεί η Επιτροπή ότι εισάγει το τέταρτο παράρτημα του νόμου αυτού σε σχέση με τα οχήματα που εισάγονται στη Μάλτα από 1ης Ιανουαρίου 2009.
- 8 Στις 9 Ιουνίου 2021 η Επιτροπή εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη με την οποία επανέλαβε ότι, κατά την άποψή της, το καθεστώς του ΤΑC που θεσπίστηκε με το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης αντέβαινε στο άρθρο 110 ΣΛΕΕ. Επισήμανε ότι δεν είχαν ακόμη επέλθει οι τροποποιήσεις στις οποίες αναφέρθηκε η Δημοκρατία της Μάλτας με το έγγραφο της 26ης Αυγούστου 2019, ότι δεν τις είχε λάβει υπόψη στην αξιολόγησή της, πλην όμως από το γεγονός ότι οι τροποποιήσεις αυτές προτάθηκαν είχε συναγάγει ότι η Δημοκρατία της Μάλτας αναγνώριζε την ύπαρξη της επίμαχης δυσμενούς διακρίσεως. Κατά συνέπεια, κάλεσε τη Δημοκρατία της Μάλτας να συμμορφωθεί προς την αιτιολογημένη γνώμη εντός προθεσμίας δύο μηνών.
- 9 Με έγγραφο της 5ης Αυγούστου 2021, η Δημοκρατία της Μάλτας απάντησε στην ως άνω αιτιολογημένη γνώμη διευκρινίζοντας περαιτέρω τα νομοθετικά μέτρα που επρόκειτο να ληφθούν για την εξάλειψη της φερόμενης παραβάσεως. Εξάλλου, το εν λόγω κράτος μέλος προέβαλε εκ νέου τις δυσμενείς συνέπειες που θα είχε για τους ιδιοκτήτες των οικείων οχημάτων η υπαγωγή στο νέο σύστημα του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009. Συγκεκριμένα, εάν τούτο συνέβαινε, θα θιγόταν η δικαιολογημένη εμπιστοσύνη των ιδιοκτητών αυτών, οι οποίοι, σύμφωνα με το σύστημα που ίσχυε πριν από το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης (στο εξής: παλαιό σύστημα), είχαν καταβάλει σχετικό φόρο κατά την ταξινόμηση του οχήματός τους, ελπίζοντας ότι στη συνέχεια δεν θα επιβαλλόταν καμία άλλη φορολογική επιβάρυνση. Στο πλαίσιο αυτό, η Δημοκρατία της Μάλτας υπογράμμισε ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη οι κοινωνικές επιπτώσεις μιας τέτοιας αλλαγής, οι οποίες απορρέουν από το ότι είναι πιθανό τα υπαγόμενα στο παλαιό σύστημα οχήματα να ανήκουν σε πρόσωπα τελούντα σε κατάσταση οικονομικής αβεβαιότητας.
- 10 Η Επιτροπή δεν πείστηκε από την απάντηση της Δημοκρατίας της Μάλτας και αποφάσισε να ασκήσει την υπό κρίση προσφυγή.

Επί της προσφυγής

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 11 Προς στήριξη της προσφυγής της, η Επιτροπή προβάλλει μία και μόνη αιτίαση, η οποία αφορά παράβαση του άρθρου 110 ΣΛΕΕ εκ μέρους της Δημοκρατίας της Μάλτας, καθόσον το καθεστώς που θεσπίστηκε με το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους του ΤΑC εισάγει δυσμενή διάκριση σε βάρος των μεταχειρισμένων οχημάτων που ταξινομήθηκαν σε άλλο κράτος μέλος πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και εισήχθησαν στη Μάλτα από την ημερομηνία αυτή και μετά.
- 12 Κατά πρώτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το καθεστώς αυτό, τα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 πρέπει να φορολογούνται σύμφωνα με το παλαιό σύστημα, δυνάμει του οποίου ο υπολογισμός του ΤΑC πραγματοποιείται βάσει του κυλινδρισμού του κινητήρα του οχήματος, του τρόπου κινήσεως (ντίζελ ή βενζίνη) και του έτους κατασκευής. Αντιθέτως, τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στη Μάλτα από την ημερομηνία αυτή και μετά πρέπει να φορολογούνται σύμφωνα με το νέο σύστημα, στο πλαίσιο του οποίου το ΤΑC υπολογίζεται με βάση τις εκπομπές CO₂ για τα βενζινοκίνητα οχήματα, τις εκπομπές CO₂ και σωματιδίων για τα οχήματα ντίζελ και το έτος κατασκευής για αμφότερες τις κατηγορίες οχημάτων.
- 13 Δεδομένου ότι δεν αμφισβητείται ότι το ΤΑC που επιβάλλεται βάσει του νέου συστήματος είναι υψηλότερο από το ισχύον βάσει του παλαιού συστήματος, τα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 υπόκεινται σε μειωμένο ΤΑC σε σχέση με τα ομοειδή οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος και έχουν εισαχθεί στη Μάλτα από την ημερομηνία αυτή και μετά. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή παραθέτει ορισμένα παραδείγματα τα οποία θεωρεί ότι συνηγορούν υπέρ της απόψεως αυτής.
- 14 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το άρθρο 110 ΣΛΕΕ υποχρεώνει κάθε κράτος μέλος να επιλέγει και να ρυθμίζει τους φόρους που βαρύνουν τα αυτοκίνητα οχήματα κατά τρόπο που να μην ευνοεί την πώληση των εγχώριων μεταχειρισμένων οχημάτων και να μην αποθαρρύνει, συνεπώς, την εισαγωγή ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων (απόφαση της 7ης Ιουλίου 2011, Nisireanu, C-263/10, EU:C:2011:466, σκέψη 25).
- 15 Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή παραπέμπει στην πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η οποία απορρέει, μεταξύ άλλων, από τις αποφάσεις της 11ης Δεκεμβρίου 1990, Επιτροπή κατά Δανίας (C-47/88, EU:C:1990:449, σκέψη 17), της 3ης Ιουνίου 2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, σκέψεις 32 και 40), καθώς και της 7ης Απριλίου 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, σκέψη 55), και από την οποία προκύπτει ότι τα προερχόμενα από άλλα κράτη μέλη μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα, τα οποία αποτελούν τα «προϊόντα των άλλων κρατών μελών», κατά την έννοια του άρθρου 110 ΣΛΕΕ, είναι τα οχήματα που διατίθενται προς πώληση σε άλλα κράτη μέλη πλην του οικείου κράτους μέλους και μπορούν, σε περίπτωση αγοράς από κάτοικο του τελευταίου αυτού κράτους μέλους, να εισαχθούν και να τεθούν σε κυκλοφορία σε αυτό, ενώ τα εγχώρια ομοειδή οχήματα, τα οποία αποτελούν τα «εθνικά προϊόντα», κατά την έννοια του άρθρου 110 ΣΛΕΕ, είναι τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα του ίδιου τύπου, με τα ίδια χαρακτηριστικά και την ίδια φθορά, τα οποία διατίθενται προς πώληση στο οικείο κράτος μέλος.
- 16 Η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο πλαίσιο του καθεστώτος που θεσπίστηκε με το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης, το ύψος του ΤΑC καθορίζεται χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησης των οχημάτων όταν αυτή έχει πραγματοποιηθεί σε άλλο

- κράτος μέλος πλην της Δημοκρατίας της Μάλτας πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009, με αποτέλεσμα να προκύπτει φορολόγηση των οχημάτων που εισάγονται από άλλο κράτος μέλος υψηλότερη από εκείνη των οχημάτων που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την ημερομηνία αυτή.
- 17 Η Επιτροπή συνάγει εξ αυτού ότι, όπως και το πορτογαλικό φορολογικό καθεστώς σχετικά με το ετήσιο τέλος κυκλοφορίας που επιβάλλεται στα ταξινομημένα στην Πορτογαλία αυτοκίνητα οχήματα, καθεστώς το οποίο κρίθηκε από το Δικαστήριο αντίθετο προς το άρθρο 110 ΣΛΕΕ, με τη διάταξη της 17ης Απριλίου 2018, dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275), το καθεστώς που εισήχθη με το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης έχει ως αποτέλεσμα την ενθάρρυνση της ευνοϊκής φορολόγησης των εγχωρίων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων και την αποθάρρυνση της μεταφοράς, από άλλα κράτη μέλη, ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων, κατά παράβαση του εν λόγω άρθρου.
 - 18 Κατά δεύτερον, η Επιτροπή αμφισβητεί τα επιχειρήματα που προέβαλε η Δημοκρατία της Μάλτας, στο πλαίσιο της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας, προκειμένου να δικαιολογήσει τη συμβατότητα του τετάρτου παραρτήματος του νόμου περί ταξινόμησης με το άρθρο 110 ΣΛΕΕ.
 - 19 Συναφώς, υποστηρίζει, πρώτον, ότι το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Μάλτας σχετικά με τον συμπληρωματικό χαρακτήρα του τέλους ταξινόμησης και του ΤΑC είναι αβάσιμο, διότι η συμβατότητα του ΤΑC με το δίκαιο της Ένωσης πρέπει να εκτιμάται ανεξάρτητα από κάθε άλλο φόρο επί των οχημάτων. Εξάλλου, ακόμη και αν οι δύο αυτοί φόροι είχαν την ίδια νομική βάση στη μαλτέζικη νομοθεσία, δεν υπάρχει καμία συσχέτιση μεταξύ τους ως προς τον τρόπο με τον οποίο υπολογίζονται, δεδομένου ότι το τέλος ταξινόμησης εισπράττεται μόνο μία φορά, ενώ το ΤΑC εισπράττεται ετησίως. Τέλος, ακόμη και αν υποθεθεί ότι η Δημοκρατία της Μάλτας έκρινε σκόπιμο, ως αντιστάθμισμα, να φορολογήσει τα οχήματα που είχαν ταξινομηθεί στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 σύμφωνα με το παλαιό σύστημα, θα μπορούσε ευχερώς να εξαλείψει τη δυσμενή διάκριση που εισάγει το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης, παρέχοντας απλώς την ίδια φορολογική μεταχείριση στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα που ταξινομήθηκαν σε άλλο κράτος μέλος πριν από την ημερομηνία αυτή.
 - 20 Δεύτερον, η επιδίωξη περιβαλλοντικού σκοπού, εν προκειμένω, με τη θέσπιση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» στο νέο σύστημα, δεν απαλλάσσει ένα κράτος μέλος από την υποχρέωση αποφυγής κάθε δυσμενούς διακρίσεως. Επιπλέον, όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο στη σκέψη 60 της αποφάσεως της 7ης Δεκεμβρίου 2009, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), ο σκοπός της προστασίας του περιβάλλοντος θα μπορούσε, εν προκειμένω, να επιτευχθεί κατά τρόπο πληρέστερο και συνεκτικότερο αν αυξανόταν η περιβαλλοντική συνιστώσα του ΤΑC για όλα τα οχήματα ορισμένης παλαιότητας που ταξινομήθηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009, είτε πρόκειται για εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα είτε για «εθνικά» οχήματα.
 - 21 Τρίτον, οι εκτιμήσεις σχετικά με την παραβίαση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και τις κοινωνικές συνέπειες λόγω της υπαγωγής του συνόλου των εγχωρίων αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 στο νέο σύστημα δεν μπορούν να δικαιολογήσουν παραβίαση της θεμελιώδους αρχής της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων που κατοχυρώνεται στο άρθρο 110 ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι οι μαλτέζικες αρχές θα μπορούσαν ευχερώς να αντιμετωπίσουν τα ζητήματα αυτά και συγχρόνως να τηρήσουν το άρθρο 110 ΣΛΕΕ, υποβάλλοντας στο παλαιό σύστημα το σύνολο των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί πριν από την ημερομηνία αυτή είτε στη Μάλτα είτε σε άλλο κράτος μέλος.

- 22 Κατά τρίτον και τελευταίο, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η εν εξελίξει διαδικασία με την οποία η Δημοκρατία της Μάλτας επέφερε τροποποιήσεις στον νόμο περί ταξινόμησης ουδόλως ασκεί επιρροή ως προς την υπό κρίση προσφυγή. Συγκεκριμένα, αφενός, η Δημοκρατία της Μάλτας δεν έχει ακόμη επισήμως επιφέρει καμία τροποποίηση. Αφετέρου, από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η ύπαρξη παραβάσεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με την κατάσταση του κράτους μέλους ως είχε κατά τη λήξη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας, ήτοι, εν προκειμένω, στις 9 Αυγούστου 2021.
- 23 Η Δημοκρατία της Μάλτας επισημαίνει, πρώτον, ότι κανένα όχημα δεν κατασκευάζεται στη Μάλτα, με αποτέλεσμα όλα τα οχήματα να εισάγονται κατ' ανάγκην στο εν λόγω κράτος μέλος. Ελλείψει, λοιπόν, τοπικής αγοράς οχημάτων, δεν θα μπορούσε ποτέ να εξετάσει το ενδεχόμενο θεσπίσεως οποιασδήποτε νομοθεσίας για την προστασία μιας τέτοιας αγοράς. Επομένως, στο πλαίσιο της μαλτέζικης αγοράς οχημάτων, κάθε αναφορά σε «εθνικά προϊόντα», συγκρινόμενα με «εισαγόμενα προϊόντα», είναι παράλογη και δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα. Επομένως, όλα τα νομικά επιχειρήματα της Επιτροπής πρέπει να απορριφθούν ως μη σχετιζόμενα με την πραγματικότητα.
- 24 Εξάλλου, η διάκριση όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους του ΤΑC, στο πλαίσιο του καθεστώτος που θεσπίζεται με το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης δεν στηρίζεται στο γεγονός ότι το όχημα κατασκευάστηκε στη Μάλτα ή εισήχθη από άλλο κράτος μέλος, οπότε θα συνέτρεχε σαφώς παράβαση του άρθρου 110 ΣΛΕΕ, αλλά στην ημερομηνία ταξινόμησης του οχήματος.
- 25 Δεύτερον, η Δημοκρατία της Μάλτας υπογραμμίζει ότι κανένα όχημα δεν μπορεί να κυκλοφορήσει στη Μάλτα αν ο ιδιοκτήτης του δεν καταβάλει το τέλος ταξινόμησης κατά την εισαγωγή του οχήματος στη Μάλτα και κατά την ταξινόμησή του στο εν λόγω κράτος μέλος και, στη συνέχεια, το ΤΑC. Επομένως, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Επιτροπή, πρέπει να θεωρηθεί ότι το τέλος ταξινόμησης και το ΤΑC εμπίπτουν σε ένα ενιαίο και συνολικό φορολογικό καθεστώς και ότι, επομένως, η εκτίμηση μιας από τις συνιστώσες του εν λόγω καθεστώτος ανεξαρτήτως της άλλης θα οδηγούσε αναπόφευκτα σε άδικα και ανεπιεική συμπεράσματα.
- 26 Στο πλαίσιο αυτό, η Δημοκρατία της Μάλτας επισημαίνει ότι η διαφορετική μεταχείριση όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους του ΤΑC, την οποία εισάγει το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης μεταξύ των οχημάτων που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009, ήτοι στο πλαίσιο του παλαιού συστήματος, και εκείνων που ταξινομήθηκαν από την ημερομηνία αυτή και μετά, ήτοι στο πλαίσιο του νέου συστήματος, λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι οι ιδιοκτήτες των οχημάτων που είχαν ταξινομηθεί στο πλαίσιο του παλαιού συστήματος κατέβαλλαν τέλος ταξινόμησης σαφώς υψηλότερο από εκείνο που καταβάλλουν οι ιδιοκτήτες των ταξινομημένων στο πλαίσιο του νέου συστήματος οχημάτων, οι οποίοι, αντιθέτως, επιβαρύνονται με το ΤΑC, το οποίο ποικίλλει αναλόγως των εκπομπών CO₂ των οχημάτων τους.
- 27 Το σύστημα έχει σχεδιαστεί κατά τρόπον ώστε να καταλήγει σε δίκαιη συνολική φορολόγηση των οχημάτων και να αποτρέπει τη ζημία που θα υφίσταντο, σε αντίθετη περίπτωση, τα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από το 2009 λόγω της μείωσης του τέλους ταξινόμησης που προκύπτει από τις τροποποιήσεις του 2009. Επομένως, κατά τη Δημοκρατία της Μάλτας, πρέπει να γίνει δεκτό ότι τα αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και εκείνα που ταξινομήθηκαν από την ημερομηνία αυτή και μετά ανήκουν

σε δύο αντικειμενικά διακριτές κατηγορίες, οι οποίες, λόγω της αναμόρφωσης του φορολογικού συστήματος, δεν είναι συγκρίσιμες και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο διακριτικής μεταχείρισης.

- 28 Προς αποσαφήνιση του επιχειρήματος αυτού, η Δημοκρατία της Μάλτας παραπέμπει σε πίνακα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 του υπομνήματος αντικρούσεως, ο οποίος περιέχει σύγκριση μεταξύ των επτά μοντέλων οχημάτων με τις περισσότερες ταξινομήσεις στη Μάλτα, από τον οποίο προκύπτει ότι η είσπραξη υψηλότερου ΤΑC για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και μετά σε σχέση με το ΤΑC που επιβλήθηκε στα οχήματα που ταξινομήθηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή αποτέλεσε δίκαιο μέτρο προκειμένου η συνολική φορολογική επιβάρυνση των ιδιοκτητών οχημάτων που είχαν ταξινομηθεί πριν από το 2009 να προσεγγίζει όσο το δυνατόν περισσότερο τη συνολική φορολογική επιβάρυνση των ιδιοκτητών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και μετά.
- 29 Η είσπραξη υψηλότερου ΤΑC για τα οχήματα που ταξινομούνται από 1ης Ιανουαρίου 2009 και μετά δεν εισάγει, επομένως, καμία δυσμενή διάκριση μεταξύ των οχημάτων που ταξινομήθηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή και εκείνων που ταξινομήθηκαν μετά την εν λόγω ημερομηνία, αλλά, αντιθέτως, συμβάλλει στην αποφυγή των δυσμενών διακρίσεων και της κατάφωρης αδικίας που θα υφίσταντο οι ιδιοκτήτες οχημάτων τα οποία ταξινομήθηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 αν επιβαλλόταν το ίδιο ΤΑC αδιακρίτως. Συγκεκριμένα, αν εισπραττόταν ΤΑC ισοδύναμου ύψους, οι ιδιοκτήτες των τελευταίων αυτών οχημάτων δεν θα είχαν καμία δυνατότητα αποσβέσεως του υψηλότερου τέλους ταξινόμησης που κατέβαλαν με αναπόφευκτη συνέπεια τη σημαντική μείωση της εναπομένουσας αξίας των οχημάτων αυτών σε σχέση με την αξία των οχημάτων που ταξινομήθηκαν μετά την ημερομηνία αυτή.
- 30 Τέλος, η Δημοκρατία της Μάλτας προβάλλει ακόμη ότι τα οχήματα που ταξινομήθηκαν σε άλλο κράτος μέλος πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και έχουν εισαχθεί στη Μάλτα από την ημερομηνία αυτή και μετά δεν μπορούν να εξομοιωθούν με οχήματα τα οποία ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την εν λόγω ημερομηνία, δεδομένου ότι τα πρώτα οχήματα υπήχθησαν σε εντελώς διαφορετικό καθεστώς τελών ταξινόμησης στο κράτος μέλος προελεύσεώς τους.
- 31 Τρίτον, η Δημοκρατία της Μάλτας επαναλαμβάνει ότι το νέο σύστημα αποσκοπεί στην προστασία του περιβάλλοντος μέσω της εφαρμογής της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», ευνοώντας τα νέα, μικρότερα και καθαρότερα οχήματα. Στο πλαίσιο του νέου συστήματος, ο συντελεστής του ΤΑC αυξάνεται αναλογικά τόσο σε συνάρτηση με την παλαιότητα του οχήματος όσο και σε συνάρτηση με τις συνολικές εκπομπές CO₂. Επομένως, το σύστημα αυτό αποσκοπεί πράγματι στην ενθάρρυνση της αγοράς λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων καθώς και στη συχνότερη αναβάθμιση των οχημάτων, δεδομένου ότι ο συντελεστής του ΤΑC είναι σταθερός κατά τα πέντε πρώτα έτη μετά την ταξινόμηση του οχήματος.
- 32 Τέταρτον, η Δημοκρατία της Μάλτας επαναλαμβάνει ότι η υπαγωγή όλων των αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 στο νέο σύστημα θα είχε ως συνέπεια να περιέλθουν τα πρόσωπα που αγόρασαν το όχημά τους πριν από την ημερομηνία αυτή σε μειονεκτική θέση, καθώς θα συνεπαγόταν τη σημαντική μείωση της εναπομένουσας αξίας των οικείων οχημάτων και την επιβολή υψηλής φορολογικής επιβάρυνσης στους ιδιοκτήτες τους κατά το στάδιο του ΤΑC, παρόλο που οι ιδιοκτήτες αυτοί θα είχαν ήδη υποστεί υψηλή φορολογική επιβάρυνση κατά το στάδιο της ταξινόμησης. Επομένως, η μετάβαση στο νέο σύστημα θα έθιγε τις θεμιτές προσδοκίες των ιδιοκτητών οχημάτων που είχαν ταξινομηθεί στη Μάλτα με το παλαιό σύστημα. Επιπλέον, το επιχείρημα περί υπαγωγής στο νέο σύστημα δεν

λαμβάνει υπόψη τις κοινωνικές συνέπειες που απορρέουν από το γεγονός ότι τα υπαγόμενα στο παλαιό σύστημα οχήματα ανήκουν κατά κανόνα σε πρόσωπα των οποίων η οικονομική κατάσταση είναι επισφαλής.

- 33 Πέμπτον και τελευταίο, η Δημοκρατία της Μάλτας επισημαίνει ότι οι τροποποιήσεις του νόμου περί ταξινόμησης που θα εξαλείψουν την προβαλλόμενη παράβαση του άρθρου 110 ΣΛΕΕ έχουν ήδη εγκριθεί από το Κοινοβούλιο της Μάλτας και θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2024, διευκρινίζοντας ωστόσο ότι οι τροποποιήσεις αυτές υποβλήθηκαν στην Επιτροπή μόνο με πνεύμα συνεργασίας και συμβιβασμού και δεν συνιστούν αναγνώριση της υπάρξεως οποιασδήποτε παραβάσεως ή δυσμενούς διακρίσεως.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 34 Συναφώς, υπενθυμίζεται, κατά πρώτον, ότι, κατά πάγια νομολογία, η ύπαρξη παραβάσεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με την κατάσταση του οικείου κράτους μέλους όπως αυτή είχε κατά τη λήξη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας και ότι οι επελθούσες στη συνέχεια μεταβολές δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη από το Δικαστήριο [απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2023, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Προστασία των ειδικών ζωνών διατηρήσεως), C-116/22, EU:C:2023:687, σκέψη 29 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].
- 35 Επομένως, εν προκειμένω, η έγκριση από το Κοινοβούλιο της Μάλτας, μετά τη λήξη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη της 9ης Ιουνίου 2021 προθεσμίας, των τροποποιήσεων του νόμου περί ταξινόμησης που μνημονεύονται στη σκέψη 33 της παρούσας αποφάσεως ουδόλως ασκεί επιρροή όσον αφορά το αντικείμενο της υπό κρίση προσφυγής ή τη βασιμότητά της.
- 36 Κατά δεύτερον, όπως έχει επανειλημμένως κρίνει το Δικαστήριο, το άρθρο 110 ΣΛΕΕ συμπληρώνει τις διατάξεις περί καταργήσεως των τελωνειακών δασμών και των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος. Η διάταξη αυτή της Συνθήκης ΛΕΕ έχει σκοπό να εξασφαλίσει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών υπό φυσιολογικές συνθήκες ανταγωνισμού, με την κατάργηση κάθε μορφής προστασίας που μπορεί να απορρέει από την επιβολή εσωτερικών φόρων οι οποίοι δημιουργούν διακρίσεις σε βάρος των προϊόντων που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη (απόφαση της 3ης Ιουνίου 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 37 Προς τούτο, το άρθρο 110, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ απαγορεύει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν στα προϊόντα των άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους υψηλότερους από εκείνους που βαρύνουν όμοια εγχώρια προϊόντα.
- 38 Η διάταξη αυτή έχει, επομένως, ως σκοπό να διασφαλίσει την απόλυτη ουδετερότητα των εσωτερικών φόρων υπό το πρίσμα του ανταγωνισμού μεταξύ εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων (απόφαση της 7ης Απριλίου 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, σκέψη 35 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 39 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ένα σύστημα φορολογίας μπορεί να θεωρηθεί συμβατό με το άρθρο 110 ΣΛΕΕ μόνον όταν αποδεικνύεται ότι έχει θεσπισθεί και διαμορφωθεί κατά τρόπον ώστε να αποκλείεται σε κάθε περίπτωση η βαρύτερη φορολόγηση των εισαγομένων προϊόντων σε σχέση με τα ομοειδή εθνικά και ότι δεν συνεπάγεται, επομένως, σε καμία περίπτωση δυσμενείς διακρίσεις (απόφαση της 3ης Ιουνίου 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, σκέψη 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 40 Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι συντρέχει παράβαση του άρθρου 110, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ όταν ο φόρος που πλήττει το εισαγόμενο προϊόν και ο φόρος που πλήττει το ομοειδές εγχώριο προϊόν υπολογίζονται κατά διαφορετικό τρόπο και σύμφωνα με διαφορετικές μεθόδους, με αποτέλεσμα, έστω και σε ορισμένες μόνον περιπτώσεις, τη μεγαλύτερη φορολογική επιβάρυνση του εισαγομένου προϊόντος (απόφαση της 3ης Ιουνίου 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, σκέψη 39 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 41 Επομένως, η απαγόρευση του άρθρου 110 ΣΛΕΕ πρέπει να εφαρμόζεται κάθε φορά που ένας εσωτερικός φόρος κράτους μέλους μπορεί να αποθαρρύνει την εισαγωγή αγαθών από άλλα κράτη μέλη προς όφελος ομοειδών εγχωρίων προϊόντων (απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, σκέψη 38).
- 42 Αφενός, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι οι φόροι που πλήττουν τα αυτοκίνητα οχήματα, όπως, μεταξύ άλλων, τα τέλη κυκλοφορίας και ταξινόμησης, αποτελούν εσωτερικούς φόρους των κρατών μελών (πρβλ. αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 2001, Επιτροπή κατά Γαλλίας, C-265/99, EU:C:2001:169, σκέψη 51, και της 19ης Δεκεμβρίου 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 43 Αφετέρου, δεν αμφισβητείται ότι τα αυτοκίνητα οχήματα που διατίθενται στην αγορά κράτους μέλους είναι «εθνικά προϊόντα» του κράτους αυτού, κατά την έννοια του άρθρου 110 ΣΛΕΕ. Όταν τα προϊόντα αυτά διατίθενται προς πώληση στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων του κράτους μέλους αυτού, πρέπει να θεωρούνται ως «ομοειδή προϊόντα» με τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα του ίδιου τύπου, που έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά και την ίδια φθορά (απόφαση της 7 Ιουλίου 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, σκέψη 24 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 44 Επομένως, το άρθρο 110 ΣΛΕΕ υποχρεώνει κάθε κράτος μέλος να επιλέγει και να ρυθμίζει τους φόρους που βαρύνουν τα αυτοκίνητα οχήματα κατά τρόπο που να μην ευνοεί την πώληση των εγχωρίων μεταχειρισμένων οχημάτων και να μην αποθαρρύνει, συνεπώς, την εισαγωγή ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων (απόφαση της 7ης Απριλίου 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, σκέψη 56).
- 45 Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έχει κρίνει, μεταξύ άλλων, ότι το άρθρο 110 ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους η οποία προβλέπει ότι το θεσπιζόμενο με αυτήν ενιαίο τέλος κυκλοφορίας επιβάλλεται στα ελαφρά επιβατικά αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί ή καταχωρισθεί στο εν λόγω κράτος μέλος χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησης του οχήματος όταν αυτή πραγματοποιήθηκε σε άλλο κράτος μέλος, με αποτέλεσμα η φορολόγηση των εισαγόμενων από άλλο κράτος μέλος οχημάτων να είναι υψηλότερη από εκείνη των ομοειδών εγχωρίων οχημάτων. Συγκεκριμένα, μια τέτοια ρύθμιση έχει ως αποτέλεσμα να ευνοεί την πώληση των εγχωρίων μεταχειρισμένων οχημάτων, αποθαρρύνοντας την εισαγωγή ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων (πρβλ. διάταξη της 17ης Απριλίου 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, σκέψεις 21 και 22).
- 46 Επομένως, πρέπει να εξακριβωθεί, υπό το πρίσμα της νομολογίας αυτής, αν το καθεστώς που εισήγαγε το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους του ΤΑC συνεπάγεται το αποτέλεσμα που περιγράφεται στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας απόφασης, με συνέπεια να αντιβαίνει, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, στην επιβαλλόμενη από το άρθρο 110 ΣΛΕΕ απαγόρευση των δυσμενών διακρίσεων.

- 47 Συναφώς, πρώτον, σύμφωνα με τη νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 43 της παρούσας αποφάσεως και αντιθέτως προς το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Μάλτας σχετικά με την ανυπαρξία μαλτέζικης αγοράς οχημάτων, διαπιστώνεται ότι τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στη Μάλτα και διατίθενται προς πώληση στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων του κράτους μέλους αυτού πρέπει να θεωρηθούν ως «ομοειδή εθνικά προϊόντα», κατά την έννοια του άρθρου 110 ΣΛΕΕ, με τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα του ίδιου τύπου, που έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά και την ίδια φθορά.
- 48 Δεύτερον, όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 1, και από το άρθρο 8, παράγραφος 5, του νόμου περί ταξινόμησης, το ΤΑC επιβάλλεται στα μηχανοκίνητα οχήματα που εισάγονται ή κατασκευάζονται στη Μάλτα και εισπράττεται κατά την ταξινόμηση των οχημάτων αυτών και στη συνέχεια ετησίως.
- 49 Τρίτον, δεν αμφισβητείται ότι, στο πλαίσιο του καθεστώτος που θεσπίστηκε με το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης, επιβάλλεται διαφορετικό ΤΑC αναλόγως του αν πρόκειται για οχήματα τα οποία έχουν ταξινομηθεί στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 ή από την ημερομηνία αυτή και μετά. Ειδικότερα, όσον αφορά τα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την ημερομηνία αυτή, το ΤΑC υπολογίζεται με βάση τον κυλινδρισμό του κινητήρα του οχήματος, τον τρόπο πρόωσης (ντίζελ ή βενζίνη) και το έτος κατασκευής. Αντιθέτως, όσον αφορά τα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα από την εν λόγω ημερομηνία και μετά, ο υπολογισμός του ΤΑC πραγματοποιείται βάσει των εκπομπών CO₂ (βενζινοκινητήρες), των εκπομπών CO₂ και σωματιδίων (κινητήρες ντίζελ), καθώς και του έτους κατασκευής για αμφοτέρους τους τύπους κινητήρων.
- 50 Τέταρτον, από τα δικόγραφα των διαδίκων προκύπτει ότι, λόγω των διαφορετικών αυτών μεθόδων υπολογισμού, το ποσό του ΤΑC για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα από την 1η Ιανουαρίου 2009 και μετά είναι υψηλότερο από το ποσό του ΤΑC για τα ομοειδή οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την ημερομηνία αυτή, πράγμα που επιβεβαιώνεται από τα παραδείγματα που παρέθεσε στο Δικαστήριο η Επιτροπή και τα οποία δεν αμφισβήτησε η Δημοκρατία της Μάλτας.
- 51 Επομένως, το καθεστώς που θεσπίστηκε με το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους του ΤΑC έχει ως αποτέλεσμα ότι τα μεταχειρισμένα οχήματα που πωλήθηκαν στη Μάλτα μετά την ταξινόμησή τους εκεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 υπόκεινται σε μειωμένο ΤΑC σε σχέση με τα ομοειδή μεταχειρισμένα οχήματα τα οποία ταξινομήθηκαν σε άλλο κράτος μέλος πλην της Δημοκρατίας της Μάλτας πριν από την ημερομηνία αυτή και εισήχθησαν στη Μάλτα από την εν λόγω ημερομηνία και μετά.
- 52 Επομένως, το καθεστώς αυτό πλήττει τα μεταχειρισμένα οχήματα τα οποία ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά σε άλλο κράτος μέλος πλην της Δημοκρατίας της Μάλτας πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και τα οποία εισήχθησαν στο κράτος μέλος αυτό μετά την ημερομηνία αυτή με βαρύτερη φορολογία από εκείνη που επιβάλλεται στα ομοειδή εγχώρια μεταχειρισμένα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Μάλτα πριν από την εν λόγω ημερομηνία, στο μέτρο που δεν λαμβάνει υπόψη την ημερομηνία ταξινόμησης των εισαγόμενων οχημάτων στα άλλα κράτη μέλη. Συνεπώς, έχει ως αποτέλεσμα να ευνοεί την πώληση των εγχώριων μεταχειρισμένων οχημάτων και να αποθαρρύνει την εισαγωγή ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων (βλ., κατ' αναλογία, διάταξη της 17ης Απριλίου 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, σκέψη 21).

- 53 Κατά τρίτον, τα επιχειρήματα που προβάλλει η Δημοκρατία της Μάλτας προς απόδειξη της συμβατότητας του καθεστώτος που εισήγαγε το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης προς το άρθρο 110 ΣΛΕΕ δεν μπορούν να κλονίσουν την εκτίμηση αυτή.
- 54 Συγκεκριμένα, όσον αφορά, πρώτον, το επιχείρημα ότι το τέλος ταξινόμησης και το ΤΑC αποτελούν ενιαίο σύνολο, διαπιστώνεται ότι, πλην της κοινής νομικής βάσης των δύο αυτών τελών στη μαλτέζικη νομοθεσία, κανένα από τα στοιχεία που προσκόμισε η Δημοκρατία της Μάλτας, ιδίως στον πίνακα του παραρτήματος 1 του υπομνήματος αντικρούσεως, ο οποίος μνημονεύεται στη σκέψη 28 της παρούσας αποφάσεως, δεν αποδεικνύει ότι τα εν λόγω τέλη συνδέονται τόσο στενά ώστε να δικαιολογείται η από κοινού εκτίμησή τους.
- 55 Αφενός, όσον αφορά την ίδια τη φύση των τελών αυτών, το τέλος ταξινόμησης οφείλεται λόγω της ταξινόμησης του οχήματος στη Μάλτα, ενώ το ΤΑC οφείλεται λόγω της κατοχής οχήματος κατάλληλου για κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Αφετέρου, όσον αφορά το απαιτητό των τελών αυτών, το τέλος ταξινόμησης οφείλεται άπαξ, κατά την ταξινόμηση του οχήματος στη Μάλτα, ενώ το ΤΑC πρέπει να καταβάλλεται κατά την ταξινόμηση και, στη συνέχεια, κάθε έτος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος.
- 56 Επιπλέον, ακόμη και αν μπορούσε να θεωρηθεί αποδεδειγμένη η ύπαρξη συνδέσμου μεταξύ του τέλους ταξινόμησης και του ΤΑC, η Δημοκρατία της Μάλτας δεν θα είχε, εν πάση περιπτώσει, αποδείξει ότι το συνολικό ποσό του τέλους ταξινόμησης που κατέβαλαν οι ιδιοκτήτες οχημάτων ταξινομημένων στη Μάλτα πριν από το 2009 και του ΤΑC που έπρεπε να καταβληθεί καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων αυτών αντιστοιχεί στο συνολικό ποσό του τέλους ταξινόμησης που κατέβαλαν οι ιδιοκτήτες ομοειδών οχημάτων τα οποία ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά σε άλλο κράτος μέλος πλην της Δημοκρατίας της Μάλτας πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και εισήχθησαν στη Δημοκρατία της Μάλτας από την ημερομηνία αυτή και μετά και του ΤΑC που έπρεπε να καταβληθεί καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των εν λόγω οχημάτων.
- 57 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Μάλτας ότι το νέο σύστημα αποσκοπεί στην προστασία του περιβάλλοντος μέσω της εφαρμογής της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», αρκεί η διαπίστωση ότι το εν λόγω κράτος μέλος δεν απέδειξε με ποιον τρόπο η θέσπιση ΤΑC που πλήττει περισσότερο τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα απ' ό,τι τα ομοειδή εγχώρια μεταχειρισμένα οχήματα είναι κατάλληλη για την επίτευξη του σκοπού αυτού.
- 58 Εξάλλου, όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή, η επιδίωξη σκοπού προστασίας του περιβάλλοντος θα μπορούσε να επιτευχθεί κατά τρόπο πληρέστερο και συνεκτικότερο με την αύξηση της περιβαλλοντικής συνιστώσας του ΤΑC για όλα τα οχήματα ορισμένης παλαιότητας, ήτοι για τα μεταχειρισμένα οχήματα που ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά πριν από το 2009, είτε στη Μάλτα είτε σε άλλο κράτος μέλος. Μια τέτοια αύξηση δεν θα ευνοούσε κατά τρόπο εισάγοντα δυσμενείς διακρίσεις την εγχώρια αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων εις βάρος της θέσεως σε κυκλοφορία εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων και, επιπλέον, θα ήταν σύμφωνη με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» (πρβλ. απόφαση της 7ης Ιουλίου 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, σκέψη 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 59 Τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα που αντλείται από την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και από εκτιμήσεις κοινωνικού χαρακτήρα, ακόμη και αν υποθεθεί ότι η αρχή αυτή και οι εκτιμήσεις αυτές συνιστούν θεμιτό σκοπό προκειμένου να δικαιολογηθεί η επίμαχη διαφορετική μεταχείριση, η Δημοκρατία της Μάλτας δεν απέδειξε επίσης για ποιο λόγο η καθιέρωση μιας τέτοιας διαφορετικής μεταχειρίσεως είναι ικανή να διασφαλίσει την προστασία της εν λόγω αρχής και το να ληφθούν υπόψη οι εν λόγω εκτιμήσεις κοινωνικού χαρακτήρα.

- 60 Στο πλαίσιο αυτό, όπως διαπίστωσε η Επιτροπή, η Δημοκρατία της Μάλτας θα μπορούσε, εφόσον το θεωρούσε αναγκαίο, να προστατεύσει τις ενδεχόμενες προσδοκίες των ιδιοκτητών των αυτοκινήτων που είχαν ταξινομηθεί στη Μάλτα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009, χωρίς να παραβεί την προβλεπόμενη στο άρθρο 110 ΣΛΕΕ απαγόρευση των δυσμενών διακρίσεων, υποβάλλοντας στο παλαιό σύστημα τόσο τα οχήματα αυτά όσο και τα οχήματα που είχαν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος πριν από την ημερομηνία αυτή και είχαν εισαχθεί στη Μάλτα από την εν λόγω ημερομηνία και μετά.
- 61 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι το καθεστώς που θεσπίζεται με το τέταρτο παράρτημα του νόμου περί ταξινόμησης όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους του ΤΑC αντιβαίνει στο άρθρο 110 ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, πρέπει να γίνει δεκτή η μοναδική αιτίαση που προέβαλε η Επιτροπή.
- 62 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι η Δημοκρατία της Μάλτας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 110 ΣΛΕΕ, καθόσον επέβαλε στα μηχανοκίνητα οχήματα που είχαν ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και εισήχθησαν στη Μάλτα από την ημερομηνία αυτή και μετά ετήσιο τέλος κυκλοφορίας υψηλότερο από το τέλος που ίσχυε για τα ομοειδή οχήματα τα οποία είχαν ταξινομηθεί στη Μάλτα πριν από την εν λόγω ημερομηνία.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 63 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου.
- 64 Εν προκειμένω, δεδομένου ότι η Δημοκρατία της Μάλτας ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδά της καθώς και στα δικαστικά έξοδα της Επιτροπής, σύμφωνα με τα αιτήματα της τελευταίας.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (έβδομο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) Η Δημοκρατία της Μάλτας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 110 ΣΛΕΕ, καθόσον επέβαλε στα μηχανοκίνητα οχήματα που είχαν ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη πριν από την 1η Ιανουαρίου 2009 και εισήχθησαν στη Μάλτα από την ημερομηνία αυτή και μετά ετήσιο τέλος κυκλοφορίας υψηλότερο από το τέλος που ίσχυε για τα ομοειδή οχήματα τα οποία είχαν ταξινομηθεί στη Μάλτα πριν από την εν λόγω ημερομηνία.**
- 2) Η Δημοκρατία της Μάλτας φέρει, πέραν των δικών της δικαστικών εξόδων, και τα δικαστικά έξοδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.**

(υπογραφές)