



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (seitsmes koda)

22. veebruar 2024*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – ELTL artikkel 110 – Iga-aastane liiklusmaks –
Imporditud kasutatud sõidukite maksustamine kõrgema maksuga võrreldes juba riigisisel turul
olevate sarnaste sõidukitega

Kohtuasjas C-694/22,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 10. novembril 2022 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise
hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici ja R. Valletta Mallia,

hageja,

versus

Malta Vabariik, esindaja: A. Buhagiar,

kostja,

EUROOPA KOHUS (seitsmes koda),

koosseisus: koja president F. Biltgen, kohtunikud J. Passer ja M. L. Arastey Sahún (ettekandja),

kohtujurist: A. M. Collins,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi
ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: inglise.

otsuse

- 1 Euroopa Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et Malta Vabariik on rikkunud ELTL artiklist 110 tulenevaid kohustusi, kuna ta kohaldas teistes liikmesriikides enne 1. jaanuari 2009 registreeritud ja alates sellest kuupäevast Maltale toodud mootorsõidukitele kõrgemat iga-aastast liiklustasu võrreldes tasuga, mida kohaldati sarnastele Maltal enne seda kuupäeva registreeritud sõidukitele.

Õiguslik raamistik

- 2 Mootorsõidukite registreerimise ja liiklusse lubamise seaduse (Motor Vehicles Registration and Licensing Act) (muudetud 2016. aasta XV seadusega, mis asub Malta seaduste kogumiku 368. peatükis) (edaspidi „registreerimisseadus“) artikli 2 lõige 1 sätestab:

„Käesolevas seaduses, kui kontekstist ei tulene teisiti, tähendab:

[...]

„liiklustasu“ – mootorsõiduki registreerimisel ja seejärel igal aastal tasumisele kuuluv tasu;

[...]

„registreerimismaks“ – registreerimismaksu, mida kohaldatakse ja tasutakse vastavalt artiklile 3;

[...]“.

- 3 Registreerimisseaduse artikli 3 lõige 1 näeb ette:

„[Malta transpordiamet] kohaldab ja kogub valitsuse nimel registreerimismaksu ja liiklustasu, mille määr või suurus nähakse ette käesolevas seaduses, järgmiste sõidukite registreerimisel ja liiklusse lubamisel:

(a) mootorsõiduk, mis imporditakse või tuuakse Maltale, ja

(b) Maltal toodetud mootorsõiduk,

välja arvatud juhul, kui sõidukile on käesoleva seaduse alusel antud maksuvabastus või kui sõiduk on teises riigis juba registreeritud ja seal liiklusse lubatud ning kui see tuuakse või imporditakse Maltale ajutiselt vastavalt artikli 18 sätetele [...].“

- 4 Selle seaduse artikkel 8 on sõnastatud järgmiselt:

„(1) M1-, M2- ja M3-kategooria sõidukite registreerimismaksu tasutakse teise nimekirja liigitatud või ajutiselt liigitatud mootorsõiduki registreerimisväärtuselt määruga või summas, mis on fikseeritud iga asjaomase kategooria suhtes ning vastavalt igas nimekirjas määratletud kriteeriumidele:

tingimusel, et teise nimekirja liigitatud kasutatud M1-kategooria sõidukite puhul, mis ei kuulu artikli 6 lõike 2 kohaldamisalasse, ei ületa see maks samasuguse või sarnase mootorsõiduki amortiseeritud maksustatavat jääkväärtust Malta turul.

(2) N1-, N2- ja N3-kategooria sõidukite registreerimismaksu tasutakse esimeses lisas sätestatud määradel või summas.

(3) Maltale toodud mootorsõidukite puhul, mis on teises liikmesriigis renditud või liisitud ning millelt tuleb artikli 3 lõike 2 kohaselt tasuda registreerimismaksu, tasutakse artikli 3 lõikes 3 sätestatud registreerimismaksu.

(4) M1-kategooria mootorsõidukeid, mille CO₂ heite tase on võrdne või ületab määra 221 g/km (ja mille heitetase on võrdne kõige hiljutisema Euroopa standardiga, kõige hiljutisema Euroopa standardiga miinus üks või kõige hiljutisema Euroopa standardiga miinus kaks), ning mootorrattaid, mille mootori töömaht on võrdne või ületab suurus 801 cc ja mis käesoleva seaduse kohaselt registreeritakse esimest korda [Malta transpordiametis], võib registreerida kasutamiseks Malta teedel üksnes ja ainult laupäevadel, pühapäevadel, riigipühadel ja muudel pühadel.

Nende M1-kategooria mootorsõidukite ja mootorrataste registreerimismaksu tasutakse käesoleva seaduse teises lisas sätestatud maksumääraga.

(5) Lõigete 3 ja 4 kohaselt registreeritud M1-kategooria mootorsõidukitelt ja mootorratastelt tasutakse liiklustasu neljandas lisas sätestatud täismääraga nende registreerimisel ja igal järgneval aastal.

[...]“.

- 5 Registreerimisseaduse neljandas lisas eristatakse ühelt poolt Maltal enne 1. jaanuari 2009 registreeritud sõidukeid, millelt tasumisele kuuluv liiklustasu arvutatakse sõiduki mootori töömahu, jõuallika (diisel või bensiin) ja sõiduki tootmisaasta alusel, ning teiselt poolt alates 1. jaanuarist 2009 Maltal registreeritud sõidukeid, millelt tasumisele kuuluv liiklustasu arvutatakse CO₂ heitkoguse (bensinimootorid), CO₂ ja tahkete osakeste heitkoguse (diiselmootorid) ning tootmisaasta alusel.

Kohtueelne menetlus ja menetlus Euroopa Kohtus

- 6 Komisjon saatis Malta Vabariigile 7. juunil 2019 ametliku kirja, milles ta leidis, et registreerimisseaduse neljas lisa on vastuolus ELTL artikliga 110, sest enne 1. jaanuari 2009 muudes liikmesriikides kui Malta Vabariigis registreeritud mootorsõidukitelt, mis on alates sellest kuupäevast Maltale toodud, nõutakse kõrgemat iga-aastast liiklustasu (edaspidi „liiklustasu“) võrreldes liiklustasuga, mida nõutakse enne seda kuupäeva Maltal registreeritud sarnastelt sõidukitelt.
- 7 Malta Vabariik vastas 26. augusti 2019. aasta kirjaga, milles ta märkis esiteks, et sõidukite registreerimismaksu ja liiklustasu maksmise kord on teineteist täiendavad, mistõttu kooskõla seisukohast ELTL artikliga 110 ei saa viimati nimetatud korda analüüsida eraldiseisvalt. Teiseks märkis ta, et registreerimisseaduse neljanda lisaga kehtestatud kord põhineb osas, mis puudutab alates 1. jaanuarist 2009 Maltal registreeritud sõidukitelt makstavat liiklustasu (edaspidi „uus

süsteem“), põhimõttel „saastaja maksab“ ning see on soodne uutele, väiksematele ja vähem saastavatele sõidukitele. Kolmandaks kinnitas ta, et uue süsteemi kohaldamine enne 1. jaanuari 2009 Maltal registreeritud sõidukitele seaks ebasoodsamasse olukorda isikud, kes on oma sõiduki ostnud enne seda kuupäeva. Neljandaks märkis ta, et just praegu on läbivaatamisel registreerimisseaduse muudatused, mis võimaldavad kaotada diskrimineerimise, mille kehtestab komisjoni arvates selle seaduse neljas lisa alates 1. jaanuarist 2009 Maltale imporditud sõidukite suhtes.

- 8 Komisjon esitas 9. juunil 2021 põhjendatud arvamuse, milles ta kordas, et tema arvates on registreerimisseaduse neljandas lisas kehtestatud liiklustasu kord vastuolus ELTL artikliga 110. Ta märkis, et muudatusi, mida Malta Vabariik oma 26. augusti 2019. aasta kirjas mainis, ei ole ikka veel vastu võetud, et ta ei võtnud neid oma hinnangu andmisel arvesse, kuid et ta järeldas nende muudatusettepanekute tegemisest, et Malta Vabariik tunnustab kõnealuse diskrimineerimise olemasolu. Nii palus ta Malta Vabariigil võtta põhjendatud arvamuse järgimiseks vajalikke meetmeid kahe kuu jooksul.
- 9 Malta Vabariik vastas põhjendatud arvamusele 5. augusti 2021. aasta kirjaga, täpsustades täiendavalt väidetava rikkumise kõrvaldamiseks kavandatud seadusandlikke meetmeid. Lisaks tõi see liikmesriik taas esile kahjulikud tagajärjed, mille tooks asjaomaste sõidukite omanikele kaasa Maltal enne 1. jaanuari 2009 registreeritud autopargi maksustamine uue süsteemi alusel. Nimelt rikuks selline maksustamine nende omanike õiguspärasest ootust, kes maksid maksu oma sõiduki registreerimise ajal registreerimisseaduse neljandas lisas kehtestatust varasema korra alusel (edaspidi „endine süsteem“) teadmise, et hiljem muud maksu tasuda ei tule. Selles kontekstis rõhutas Malta Vabariik, et arvesse tuleb võtta sellise muutuse sotsiaalseid tagajärgi, sest on tõenäoline, et endise süsteemi kohalamisalas olevad sõidukid kuuluvad finantsraskustes olevatele isikutele.
- 10 Kuna Malta Vabariigi vastus komisjoni ei veennud, otsustas viimane esitada käesolevas asjas lahendatava hagi.

Hagi analüüs

Poolte argumendid

- 11 Komisjon esitab oma hagi põhjendamiseks üheainsa väite, mille kohaselt on Malta Vabariik rikkunud ELTL artiklit 110, kuna registreerimisseaduse neljandas lisas kehtestatud kord diskrimineerib liiklustasu suuruse kindlaksmääramise osas neid kasutatud sõidukeid, mis on registreeritud teistes liikmesriikides enne 1. jaanuari 2009 ja imporditud Maltale alates sellest kuupäevast.
- 12 Esimesena märgib komisjon, et selle korra kohaselt maksustatakse Maltal enne 1. jaanuari 2009 registreeritud sõidukid endise süsteemi alusel, mis tähendab, et liiklustasu arvutatakse sõiduki mootori töömahu, jõuallika (diiseli või bensiini) ja tootmisaasta alusel. Seevastu alates sellest kuupäevast Maltal registreeritud sõidukeid maksustatakse uue süsteemi kohaselt, mis tähendab, et liiklustasu arvutatakse bensiinimootoriga sõidukite puhul CO₂ heitkoguse alusel, diiselmootoriga sõidukite puhul CO₂ ja tahkete osakeste heitkoguse alusel ning nende mõlema sõidukikategooria puhul ka tootmisaasta alusel.

- 13 Kuna vaidlust ei ole selles, et uue süsteemi alusel tasumisele kuuluv liiklustasu on suurem kui see oli endise süsteemi alusel, siis kohaldatakse Maltal enne 1. jaanuari 2009 registreeritud sõidukitele liiklustasu, mis on väiksem kui see, mida tuleb tasuda sarnastelt sõidukitelt, mis on registreeritud mõnes teises liikmesriigis ja mis on Maltale toodud alates sellest kuupäevast. Selles kontekstis esitab komisjon mõned näited, mis tema arvates annavad sellest olukorrast hea ülevaate.
- 14 Komisjon tuletab meelde, et ELTL artikkel 110 kohustab iga liikmesriiki valima ja kohandama mootorsõidukitele kohaldatavaid makse nii, et nendega ei eelistataks kodumaiste kasutatud sõidukite müüki ega muudetakse seega ebasoodsamaks sarnaste kasutatud sõidukite impordi teistest liikmesriikidest (7. juuli 2011. aasta kohtuotsus Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punkt 25).
- 15 Sellega seoses viitab komisjon Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale, mis tuleneb eelkõige 11. detsembri 1990. aasta kohtuotsusest komisjon vs. Taani (C-47/88, EU:C:1990:449, punkt 17), 3. juuni 2010. aasta kohtuotsusest Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, punktid 32 ja 40) ja 7. aprilli 2011. aasta kohtuotsusest Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 55) ning millest nähtub, et teistest liikmesriikidest pärit kasutatud mootorsõidukid – mis on „teiste liikmesriikide tooted“ ELTL artikli 110 tähenduses – on sõidukid, mida müüakse muudes liikmesriikides kui asjaomane liikmesriik ja mis juhul, kui selle ostab asjaomase liikmesriigi resident, võidakse viimati nimetatud liikmesriiki importida ja seal liiklusesse lasta, ning sarnased kodumaised sõidukid – mis on „kodumaised tooted“ ELTL artikli 110 tähenduses – on sama liiki, samade omadustega ja sama kulumisastmega mootorsõidukid, mida müüakse asjaomases liikmesriigis.
- 16 Ent komisjoni sõnul ei võta registreerimisseaduse neljanda lisaga kehtestatud kord liiklustasu suuruse kindlaksmääramisel arvesse sõidukite esmase registreerimise kuupäeva, kui registreerimine on toimunud enne 1. jaanuari 2009 muus liikmesriigis kui Malta Vabariik, mistõttu kehtib teistest liikmesriikidest imporditud sõidukitele kõrgem maks võrreldes Maltal enne seda kuupäeva registreeritud sõidukitega.
- 17 Komisjon järeldab sellest, et sarnaselt Portugalis registreeritud mootorsõidukite iga-aastast liiklusmaksu reguleeriva Portugali maksusüsteemiga, mida Euroopa Kohus pidas ELTL artikliga 110 vastuolus olevaks 17. aprilli 2018. aasta kohtumääruses dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275), soodustab registreerimisseaduse neljanda lisaga kehtestatud kord kodumaiseid kasutatud mootorsõidukeid eelistavat maksustamist ja muudab ebasoodsamaks sarnaste kasutatud sõidukite impordi teistest liikmesriikidest, rikkudes nii nimetatud artiklit.
- 18 Teisena vaidleb komisjon vastu argumentidele, mille Malta Vabariik esitas kohtueelses menetluses, et põhjendada registreerimisseaduse neljanda lisa kooskõla ELTL artikliga 110.
- 19 Sellega seoses väidab ta esiteks, et Malta Vabariigi argument registreerimismaksu ja liiklustasu teineteist täiendava olemuse kohta ei ole põhjendatud, kuna viimati nimetatud tasu kooskõla liidu õigusega tuleb hinnata eraldiseisvalt kõikidest muudest sõidukimaksudest. Lisaks, isegi kui neil kahel maksul on Malta õigusaktides sama õiguslik alus, ei ole nende vahel mingit seost nende arvutamise viisi osas, kuna registreerimismaksu kogutakse vaid üks kord, samas kui liiklustasu kuulub tasumisele igal aastal. Lõpuks, isegi kui eeldada, et Malta Vabariik peab otstarbekaks maksustada enne 1. jaanuari 2009 Maltal registreeritud sõidukeid kompenseeriva meetmena endise süsteemi alusel, saaks ta diskrimineerimise, mis registreerimisseaduse neljanda lisaga kehtestatakse, kergelt kõrvaldada, kui ta lihtsalt kohtleks maksualaselt sama moodi imporditud kasutatud sõidukeid, mis on registreeritud teistes liikmesriikides enne seda kuupäeva.

- 20 Teiseks ei vabasta keskkonnakaitsealase eesmärgi taotlemine – käesoleval juhul põhimõtte „saastaja maksab“ kehtestamine uues süsteemis – liikmesriiki kohustusest vältida igasugust diskrimineerimist. Lisaks, nagu Euroopa Kohus on juba otsustanud 7. aprilli 2011. aasta kohtuotsuse Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219) punktis 60, on keskkonnakaitsealast eesmärki käesoleval juhul võimalik saavutada terviklikumalt ja sidusamalt seeläbi, et suurendatakse kõikide enne 1. jaanuari 2009 registreeritud ja teatud vanusega sõidukite liiklustasu keskkonnakomponenti, olgu siis tegemist imporditud kasutatud sõidukite või „kodumaiste“ sõidukitega.
- 21 Kolmandaks ei saa kaalutlused, mis puudutavad õiguspärase ootuse kaitse põhimõtte rikkumist ja sotsiaalseid tagajärgi, mis tulenevad enne 1. jaanuari 2009 registreeritud autopargi maksustamisest uue süsteemi alusel, põhjendada ELTL artiklis 110 sätestatud diskrimineerimiskeelu aluspõhimõtte rikkumist, kuna Malta ametiasutused saaksid nende endi tõstatatud mureküsimumused kergesti lahendada – järgides samas ELTL artiklit 110 –, kohaldades endist süsteemi kõikidele enne seda kuupäeva kas Maltal või teistes liikmesriikides registreeritud sõidukitele.
- 22 Kolmandana ja viimasena rõhutab komisjon, et praegu läbiviidav menetlus, mille käigus on Malta Vabariik väidetavalt registreerimisseadust muutmas, ei mõjuta mingil viisil käesolevas asjas lahendatavat hagi. Nimelt ei ole esiteks Malta Vabariik ühtegi muudatust veel ametlikult vastu võtnud. Teiseks tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et liikmesriigi kohustuste rikkumise esinemist tuleb hinnata liikmesriigis valitsenud olukorra alusel põhjendatud arvamuses antud tähtaja lõppemisel, käesoleval juhul 9. augustil 2021.
- 23 Malta Vabariik märgib esimesena, et Maltal ei toodeta ühtegi sõidukit, mistõttu on kõik sõidukid tingimata sellesse liikmesriiki imporditud. Seega, arvestades, et kohalik sõidukiturg puudub, ei ole ta kunagi saanud vastu võtta õigusnorme selle turu kaitsmiseks. Järelikult on Malta sõidukituru kontekstis viitamine „kodumaistele toodetele“ võrreldes „imporditud toodetega“ absurdne ja puhtkunstlik. Niisiis tuleb tagasi lükata kõik komisjoni õiguslikud argumendid osas, milles need põhinevad sellisel kunstlikul eristamisel.
- 24 Lisaks, registreerimisseaduse neljanda lisaga kehtestatud korra kohaselt ei määrata erinevat liiklustasu kindlaks mitte selle alusel, kas asjaomane sõiduk on toodetud Maltal või imporditud teisest liikmesriigist – millisel juhul oleks selgelt tegemist ELTL artikli 110 rikkumisega –, vaid sõiduki registreerimise kuupäeva alusel.
- 25 Teisena rõhutab Malta Vabariik, et Malta teedel ei saa kasutada ühtegi sõidukit ilma, et selle omanik oleks tasunud registreerimismaksu sõiduki Maltale importimisel ja selles liikmesriigis registreerimisel ning seejärel tasunud liiklustasu. Seega, vastupidi sellele, mida väidab komisjon, tuleb registreerimismaksu ja liiklustasu käsitleda kuuluvatena ühtsesse ja terviklikku maksustamiskorda, mille ühe osa hindamine ilma teiseta viiks paratamatult ebaõiglaste ja ebavõrdsete järeldusteni.
- 26 Selles kontekstis märgib Malta Vabariik, et erinev kohtlemine liiklustasu suuruse kindlaksmääramisel, mille registreerimisseaduse neljas lisa näeb ette Maltal enne 1. jaanuari 2009, st endise süsteemi alusel registreeritud sõidukite suhtes ja alates sellest kuupäevast, st uue süsteemi alusel registreeritud sõidukite suhtes, võtab arvesse asjaolu, et endise süsteemi alusel registreeritud sõidukite omanikud pidid maksma oluliselt kõrgemat

registreerimismaksu kui see, mida peavad maksma uue süsteemi alusel registreeritavate sõidukite omanikud, ning selle vahe tasakaalustamiseks kohaldatakse viimati nimetatud sõidukitele liiklustasu, mis varieerub sõltuvalt sõiduki CO₂ heitkogusest.

- 27 Süsteem on seega välja töötatud nii, et lõppkokkuvõttes võimaldab see sõidukeid üldiselt õiglaselt maksustada ja takistab Maltal enne 2009. aastat registreeritud sõidukite sattumist ebasoodsamasse olukorda, mis muidu 2009. aastal vastu võetud muudatustega registreerimismaksu vähendamise tõttu aset leiaks. Malta Vabariigi hinnangul tuleb seega asuda seisukohale, et enne 1. jaanuari 2009 Maltal registreeritud sõidukid ja alates sellest kuupäevast registreeritud sõidukid kuuluvad kahte objektiivselt erinevasse sõidukikategooriasse, mis uue maksusüsteemi tõttu ei ole võrreldavad ja mida ei saa seega diskrimineerida.
- 28 Selle argumendi näitlikustamiseks viitab Malta Vabariik kostja vastuse lisas 1 toodud tabelile, milles on võrreldud seitset Maltal kõige enam registreeritud sõidukimudelit ja sellest nähtub, et alates 1. jaanuarist 2009 registreeritud sõidukitelt makstav kõrgem liiklustasu võrreldes enne seda kuupäeva registreeritud sõidukitelt tasutud liiklustasuga kujutab endast õiglast meedet, mille abil lähendada nii palju kui võimalik enne 2009. aastat registreeritud sõidukite omanike üldist maksukoormust alates 1. jaanuarist 2009 registreeritud sõidukite omanike kogu maksukoormusele.
- 29 Alates 1. jaanuarist 2009 registreeritud sõidukitelt suurema liiklustasu nõudmine ei tekita seega mingit diskrimineerimist enne seda kuupäeva registreeritud sõidukite ja pärast seda kuupäeva registreeritud sõidukite vahel, vaid aitab vastupidi vältida diskrimineerimist ja ilmselt ebaõiglust, mida enne 1. jaanuari 2009 registreeritud sõidukite omanikud kogeksid, kui sama suurt liiklustasu kohaldataks vahet tegemata. Nimelt ei võimalda sama suure liiklustasuga maksustamine kuidagi viimati nimetatud sõidukite omanikel amortiseerida nende poolt tasutud kõrgemat registreerimismaksu, mille vältimatu tagajärg oleks see, et nende sõidukite jääkväärtus väheneb oluliselt võrreldes pärast seda kuupäeva registreeritud sõidukite jääkväärtusega.
- 30 Lõpuks lisab Malta Vabariik, et enne 1. jaanuari 2009 mõnes teises liikmesriigis registreeritud ja alates sellest kuupäevast Maltale imporditud sõidukeid ei saa samastada sõidukitega, mis registreeriti Maltal enne seda kuupäeva, kuna esimesena nimetatud sõidukitele kohaldati nende päritoluliikmesriigis täiesti erinevat registreerimismaksu korda.
- 31 Kolmandana kinnitab Malta Vabariik taas, et uue süsteemi eesmärk on kaitsta keskkonda põhimõtte „saastaja maksab“ kohaldamise teel, soodustades uusi, väiksemaid ja vähem saastavaid sõidukeid. Uue süsteemi kohaselt suureneb liiklustasu määr proportsionaalselt nii sõiduki vanuse kui ka kogu CO₂ heitkoguse alusel. Selle süsteemi tegelik eesmärk on soodustada vähem saastavate sõidukite ostmist ja sõidukite sagedasemat moderniseerimist, kuna liiklustasu määr määratakse kindlaks esimese viie aasta jooksul alates sõiduki registreerimisest.
- 32 Neljandana kordab Malta Vabariik, et kui uut süsteemi kohaldataks Maltal enne 1. jaanuari 2009 registreeritud kogu autopargi suhtes, kahjustaks see isikuid, kes ostsid oma sõiduki enne seda kuupäeva, kuna selline maksustamine tooks kaasa asjaomaste sõidukite jääkväärtuse olulise vähenemise ja paneks nendele omanikele liiklustasu maksmise etapis suure maksukoormuse, kuigi neil oli juba sõiduki registreerimise ajal kõrge maksukoormus. Seega kahjustaks uue süsteemi üleminek Maltal endise süsteemi alusel registreeritud sõidukite omanike õiguspäraseid ootusi. Lisaks ei võtaks niisugune maksustamine arvesse sotsiaalseid tagajärgi, mis tulenevad asjaolust, et endise süsteemi kohaselt registreeritud sõidukid kuuluvad üldjuhul isikutele, kelle rahaline olukord on ebakindel.

- 33 Viiendana ja viimasena märgib Malta Vabariik, et registreerimisseaduse muudatused, mis heastavad ELTL artikli 110 väidetava rikkumise, on Malta parlament juba heaks kiitnud ja need jõustuvad 1. jaanuaril 2024, täpsustades siiski, et need muudatused esitati komisjonile üksnes koostöö ja kompromissi vaimus ning et need ei tähenda, et ta võtab rikkumise või diskrimineerimise mingil moel omaks.

Euroopa Kohtu hinnang

- 34 Esimesena tuleb märkida, et nagu nähtub Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikast, tuleb seda, kas tegemist on liikmesriigi kohustuste rikkumisega, hinnata põhjendatud arvamuses määratud tähtaja lõppemisel liikmesriigis valitsenud olukorra alusel ning hiljem aset leidnud muutusi ei saa Euroopa Kohus arvesse võtta (21. septembri 2023. aasta kohtuotsus komisjon vs. Saksamaa (erikaitsealade kaitse), C-116/22, EU:C:2023:687, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 35 Seega ei mõjuta kuidagi käesolevas asjas lahendatava hagi eset ega selle põhjendatust see, et Malta parlament kiitis pärast 9. juuni 2021. aasta põhjendatud arvamuses määratud tähtaja möödumist heaks registreerimisseaduse muudatused, millele on viidatud käesoleva kohtuotsuse punktis 33.
- 36 Teisena, nagu Euroopa Kohus on korduvalt otsustanud, täiendab ELTL artikkel 110 tollimaksude ja samaväärse toimega maksude kaotamist käsitlevaid sätteid. EL toimimise lepingu selle sätte eesmärk on tagada liikmesriikidevaheline kaupade vaba liikumine tavapäraistes konkurentsitingimustes, kõrvaldades igasuguses vormis kaitse, mis võib tuleneda teistest liikmesriikidest pärit kaupadele diskrimineerivate riigimaksude kohaldamisest (3. juuni 2010. aasta kohtuotsus Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punkt 37 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 37 Selleks keelab ELTL artikli 110 esimene lõik liikmesriikidel kehtestada teiste liikmesriikide toodetele riigimakse, mis on suuremad kui samasugustele kodumaistele toodetele kehtestatud maksud.
- 38 Selle sätte eesmärk on seega tagada riigimaksude täielik neutraalsus riigisisel turul juba olevate toodete ja imporditavate toodete vahelise konkurentsi osas (7. aprilli 2011. aasta kohtuotsus Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 35 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 39 Selle kohta on Euroopa Kohus otsustanud, et maksusüsteemi saab pidada ELTL artikliga 110 kooskõlas olevaks üksnes siis, kui see on kehtestatud ja toimib nii, et igal juhul on välistatud imporditud toodete maksustamine kõrgemalt võrreldes kodumaiste toodetega ning seega ei kaasne sellega ühelgi juhul diskrimineerivat mõju (3. juuni 2010. aasta kohtuotsus Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 40 Selles kontekstis on Euroopa Kohus täpsustanud, et ELTL artikli 110 esimese lõigu rikkumisega on tegemist siis, kui imporditud tootelt ja sarnaselt kodumaiselt tootelt tasutavad maksud arvutatakse erineval viisil ja erineva korra alusel, nii et see viib kas või mõnel üksikul juhul imporditud toote suurema maksustamiseni (3. juuni 2010. aasta kohtuotsus Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 41 Seega tuleb ELTL artiklis 110 sätestatud keeldu kohaldada alati, kui liikmesriigi riigimaks asetab teistest liikmesriikidest imporditud tooted ebasoodsamasse olukorda võrreldes kodumaiste toodetega (19. detsembri 2013. aasta kohtuotsus X, C-437/12, EU:C:2013:857, punkt 38).

- 42 Ent esiteks tuleneb Euroopa Kohtu praktikast, et mootorsõidukitelt tasutavad maksud, nagu muu hulgas liiklus- ja registreerimismaks, kujutavad endast liikmesriikide riigimakse (vt selle kohta 15. märtsi 2001. aasta kohtuotsus komisjon vs. Prantsusmaa, C-265/99, EU:C:2001:169, punkt 51, ja 19. detsembri 2013. aasta kohtuotsus X, C-437/12, EU:C:2013:857, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 43 Teiseks puudub vaidlus küsimuses, et liikmesriigi turul olevad mootorsõidukid on selle liikmesriigi „kodumaised tooted“ ELTL artikli 110 tähenduses. Kui need tooted pannakse liikmesriigi kasutatud sõidukite turul müügile, tuleb neid pidada sama liiki, samade tunnustega ja sama kulumisastmega imporditud sõidukitega „sarnasteks toodeteks“ (7. juuli 2011. aasta kohtuotsus Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punkt 24 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 44 Järelikult kohustab ELTL artikkel 110 iga liikmesriiki valima ja kohandama mootorsõidukitele kohaldatavaid makse nii, et nendega ei eelistataks kodumaiste kasutatud sõidukite müüki ega muudetakse ebasoodsamaks sarnaste kasutatud sõidukite impordi teistest liikmesriikidest (7. aprilli 2011. aasta kohtuotsus Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 56).
- 45 Eeltoodut arvestades on Euroopa Kohus otsustanud muu hulgas, et ELTL artikliga 110 on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt tuleb selles liikmesriigis registreeritud või registrisse kantud sõiduaudodelt tasuda sama liikluskasumaksu, ilma et võetaks arvesse sõiduki esmase registreerimise kuupäeva, kui registreerimine toimus teises liikmesriigis, ja selle tulemusel maksustatakse teisest liikmesriigist imporditud sõidukeid kõrgema maksuga kui sarnaseid kodumaiseid sõidukeid. Nimelt soodustavad need õigusnormid kodumaiste kasutatud sõidukite müüki ja muudavad seeläbi ebasoodsaks samasuguste kasutatud sõidukite impordi (vt selle kohta 17. aprilli 2018. aasta kohtumäärus dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punktid 21 ja 22).
- 46 Seega tuleb seda kohtupraktikat arvestades kontrollida, kas registreerimisseaduse neljandas lisas kehtestatud liiklustasu suuruse kindlaksmääramise korral on käesoleva kohtuotsuse eelmises punktis kirjeldatud toime, mistõttu see rikub ELTL artiklis 110 sätestatud diskrimineerimise keeldu, nagu väidab komisjon.
- 47 Sellega seoses tuleb esiteks vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 43 viidatud kohtupraktikale ja vastupidi Malta Vabariigi argumentidele Malta sõidukituru puudumise kohta tõdeda, et Maltal registreeritud ja selle liikmesriigi kasutatud sõidukite turul müüdavaid sõidukeid tuleb pidada imporditud kasutatud sõidukitega sama liiki, samade tunnustega ja sama kulumisastmega „sarnasteks kodumaisteks toodeteks“ ELTL artikli 110 tähenduses.
- 48 Teiseks, nagu nähtub registreerimisseaduse artikli 3 lõikest 1 ja artikli 8 lõikest 5, kohaldatakse liiklustasu Maltale imporditud või seal toodetud mootorsõidukitele ning seda tasutakse nende sõidukite registreerimisel ja igal järgneval aastal.
- 49 Kolmandaks puudub vaidlus selles, et registreerimisseaduse neljanda lisaga kehtestatud korra alusel tuleb maksta erineva suurusega liiklustasu olenevalt sellest, kas seda tasutakse Maltal enne või alates 1. jaanuarist 2009 registreeritud sõidukilt. Täpsemalt, mis puudutab enne seda kuupäeva Maltal registreeritud sõidukeid, siis arvutatakse liiklustasu sõiduki mootori töömahu, jõuallika (diiseli või bensiini) ja tootmisaasta alusel. Seevastu, alates sellest kuupäevast Maltal registreeritud sõidukite liiklustasu arvutatakse kas CO₂ heitkoguse (bensinimootorid) või CO₂ ja tahkete osakeste heitkoguse (diiselmootorid) alusel ning mõlema mootoritüübi puhul ka tootmisaasta alusel.

- 50 Neljandaks nähtub poolte menetlusedokumentidest, et nende erinevate arvutusmeetodite tõttu on liiklustasu summa, mida kohaldatakse Maltal alates 1. jaanuarist 2009 registreeritud sõidukitele, suurem kui enne seda kuupäeva Maltal registreeritud sarnastelt sõidukitelt tasutava liiklustasu summa, mida kinnitavad komisjoni poolt Euroopa Kohtule esitatud näited, millele Malta Vabariik vastu ei vaidle.
- 51 Seega toob registreerimisseaduse neljanda lisaga kehtestatud liiklustasu suuruse kindlaksmääramise kord kaasa selle, et Maltal enne 1. jaanuari 2009 registreeritud kasutatud sõidukitelt makstakse väiksemat liiklustasu võrreldes tasuga, mida makstakse niisugustelt sarnastelt kasutatud sõidukitelt, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui Malta Vabariik enne seda kuupäeva ja mis on alates sellest kuupäevast Maltale toodud.
- 52 Seega maksustatakse sellise korra alusel kasutatud sõidukeid, mis registreeriti esimest korda muus liikmesriigis kui Malta Vabariik enne 1. jaanuari 2009 ja mis imporditi nimetatud liikmesriiki pärast seda kuupäeva, kõrgemalt kui sarnaseid kasutatud kodumaiseid sõidukeid, mis on Maltal registreeritud enne seda kuupäeva, kuna selles korras ei võeta arvesse imporditud sõidukite registreerimise kuupäeva teistes liikmesriikides. Seega soodustavad need õigusnormid kodumaiste kasutatud sõidukite müüki ja muudavad seeläbi ebasoodsaks sarnaste kasutatud sõidukite impordi (vt analoogia alusel 17. aprilli 2018. aasta kohtumäärus dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punkt 21).
- 53 Kolmandana ei sea seda hinnangut kahtluse alla ka Malta Vabariigi argumendid, millega soovitakse tõendada registreerimisseaduse neljanda lisaga kehtestatud korra kooskõla ELTL artikliga 110.
- 54 Nimelt, mis puudutab esiteks argumenti registreerimismaksu ja liiklustasu kui ühe terviku kohta, siis tuleb tõdeda, et välja arvatud asjaolu, et neil kahel maksul on Malta õigusaktides sama õiguslik alus, ei võimalda miski Malta Vabariigi esitatud tõendites, eelkõige kostja vastuse lisas 1 toodud tabelis, mida on mainitud käesoleva kohtuotsuse punktis 28, tuvastada, et nimetatud maksud on sedavõrd seotud, et neid tuleb hinnata koos.
- 55 Ühelt poolt, mis puudutab nende maksude olemust, siis tuleb registreerimismaksu tasuda sõiduki registreerimisel Maltal, samas kui liiklustasu tasutakse selle eest, et isik saaks avalikel teedel sõidukiga sõita. Teiselt poolt, mis puudutab nende maksude sissenõutavust, siis tuleb registreerimismaksu tasuda vaid üks kord, sõiduki registreerimisel Maltal, samas kui liiklustasu tasutakse registreerimisel ja seejärel igal aastal sõiduki kogu kasutusaja jooksul.
- 56 Lisaks, isegi kui eeldada, et registreerimismaksu ja liiklustasu vahelist seost võib pidada tõendatuks, ei ole Malta Vabariik igal juhul tõendanud, et Maltal enne 2009. aastat registreeritud sõidukite omanike tasutud registreerimismaksu ja nende sõidukite kogu kasutusaja jooksul tasumisele kuuluva liiklustasu kogusumma vastab registreerimismaksu, mida tasuvad selliste sarnaste sõidukite omanikud, mis on esimest korda registreeritud muus liikmesriigis kui Malta Vabariik enne 1. jaanuari 2009 ja mis on imporditud viimati nimetatud liikmesriiki alates sellest kuupäevast, ja nende sõidukite kogu kasutusaja jooksul tasumisele kuuluva liiklustasu kogusummale.

- 57 Teiseks, mis puudutab Malta Vabariigi argumenti, et uue süsteemi eesmärk on kaitsta keskkonda põhimõtte „saastaja maksab“ kohaldamise teel, siis piisab, kui märkida, et see liikmesriik ei ole tõendanud, kuidas on niisuguse liiklustasu kehtestamine, millega maksustatakse imporditud kasutatud sõidukeid kõrgemalt kui sarnaseid kodumaiseid kasutatud sõidukeid, selle eesmärgi saavutamiseks sobiv meede.
- 58 Lisaks, nagu komisjon õigesti märkis, on keskkonnakaitse eesmärki võimalik saavutada terviklikumalt ja ühtsemalt, kui suurendada liiklustasu keskkonnakomponenti kõikide teatava vanusega sõidukite puhul, st enne 2009. aastat esimest korda registreeritud kasutatud sõidukite puhul, olgu siis registreerimine toimunud Maltal või mõnes muus liikmesriigis. Selline suurendamine ei soodustaks diskrimineerivalt riigisisest kasutatud sõidukite turgu imporditud kasutatud sõidukite kasutuselevõtmise kahjuks ning oleks ka kooskõlas põhimõttega „saastaja maksab“ (vt selle kohta 7. juuli 2011. aasta kohtuotsus Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 59 Kolmandaks, mis puudutab argumenti õiguspärase ootuse kaitse põhimõtte ja sotsiaalsete kaalutluste kohta, siis isegi kui eeldada, et see põhimõte ja need kaalutlused kujutavad endast õiguspärast eesmärki, mis põhjendavad kõnealust erinevat kohtlemist, ei ole Malta Vabariik ka tõendanud, miks on sellise erineva kohtlemise kehtestamine nimetatud põhimõtte kaitse tagamiseks ja nimetatud sotsiaalsete kaalutluste arvesse võtmiseks sobiv meede.
- 60 Selles kontekstis tuleb sarnaselt komisjoniga tõdeda, et kui Malta Vabariik peaks leidma, et on vaja kaitsta Maltal enne 1. jaanuari 2009 registreeritud kodumaise autopargi omanike võimalikke ootusi, võib ta selle eesmärgi saavutada ELTL artiklis 110 ette nähtud diskrimineerimiskeeldu rikkumata nii, et ta kohaldab endist süsteemi nii nendele sõidukitele kui ka enne seda kuupäeva teises liikmesriigis registreeritud niisugustele sõidukitele, mis on alates sellest kuupäevast Maltale imporditud.
- 61 Seega tuleb järeldada, et registreerimisseaduse neljandas lisas kehtestatud kord on osas, mis puudutab liiklustasu suuruse kindlaksmääramist, vastuolus ELTL artikliga 110, ning ka nõustuda komisjoni ainsa väitega.
- 62 Eespool toodud kaalutlustest nende kogumis tuleneb, et Malta Vabariik on rikkunud ELTL artiklist 110 tulenevaid kohustusi, kuna ta kohaldas teistes liikmesriikides enne 1. jaanuari 2009 registreeritud ja alates sellest kuupäevast Maltale toodud mootorsõidukitele kõrgemat iga-aastast liiklustasu võrreldes tasuga, mida kohaldati sarnastele Maltal enne seda kuupäeva registreeritud sõidukitele.

Kohtukulud

- 63 Kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud.
- 64 Kuna Malta Vabariik on käesolevas asjas kohtuvaidluse kaotanud, tuleb komisjoni kohtukulud vastavalt viimase nõudele välja mõista Malta Vabariigilt, kes ühtlasi kannab ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (seitsmes koda) otsustab:

- 1. Malta Vabariik on rikkunud ELTL artiklist 110 tulenevaid kohustusi, kuna ta kohaldas teistes liikmesriikides enne 1. jaanuari 2009 registreeritud ja alates sellest kuupäevast Maltale toodud mootorsõidukitele kõrgemat iga-aastast liiklustasu võrreldes tasuga, mida kohaldati sarnastele Maltal enne seda kuupäeva registreeritud sõidukitele.**
- 2. Jätta Malta Vabariigi kohtukulud tema enda kanda ja mõista temalt välja Euroopa Komisjoni kohtukulud.**

Allkirjad