



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (septintoji kolegija) SPRENDIMAS

2024 m. vasario 22 d.*

„Valstybės įsipareigojimų neįvykdymas – SESV 110 straipsnis – Metinis kelių eismo mokestis – Importuotų naudotų transporto priemonių didesnis apmokestinimas nei nacionalinėje rinkoje jau esančių panašių transporto priemonių“

Byloje C-694/22

dėl 2022 m. lapkričio 10 d. pagal SESV 258 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo

Europos Komisija, atstovaujama M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici ir R. Valletta Mallia,

ieškovė,

prieš

Maltos Respubliką, atstovaujamą A. Buhagiar,

atsakovę,

TEISINGUMO TEISMAS (septintoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas F. Biltgen, teisėjai J. Passer ir M. L. Arastey Sahún (pranešėja),

generalinis advokatas A. M. Collins,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

* Proceso kalba: anglų.

Sprendimą

- 1 Ieškiniu Europos Komisija prašo Teisingumo Teismo konstatuoti, kad Maltos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal SESV 110 straipsnį, nes iki 2009 m. sausio 1 d. kitose valstybėse narėse įregistruotoms motorinėms transporto priemonėms, įvežtoms į Maltą nuo šios datos, taikė didesnę metinį kelių eismo mokestį nei tas, kuris taikomas panašioms transporto priemonėms, įregistruotoms Maltoje iki šios datos.

Teisinis pagrindas

- 2 *Motor Vehicles Registration and Licensing Act* (Motorinių transporto priemonių registracijos ir licencijavimo įstatymas), iš dalies pakeisto 2016 m. Įstatymu XV, esančio Maltos įstatymų sąvado 368 skyriuje (toliau – Registracijos įstatymas), 2 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Šiame įstatyme, išskyrus atvejus, kai atsižvelgiant į aplinkybes yra numatyta kitaip:

<...>

„kelių eismo mokestis“ – mokestis, mokamas registruojant motorinę transporto priemonę, o vėliau kasmet;

<...>

„registracijos mokestis“ – pagal 3 straipsnį taikomas ir renkamas registracijos mokestis;

<...>“

- 3 Registracijos įstatymo 3 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„[Maltos transporto tarnyba] vyriausybės vardu taiko ir renka registracijos mokestį ir kelių eismo mokestį, kurių dydis arba suma nurodyti šiame įstatyme, registruodama ir išduodama leidimą:

a) bet kuriai į Maltą importuotai arba įvežtai motorinei transporto priemonei ir

b) visoms Maltoje pagamintoms motorinėms transporto priemonėms,

išskyrus atvejus, jei transporto priemonei taikoma išimtis pagal šį įstatymą arba jei ji jau įregistruota ir patvirtinta kitoje šalyje ir įvežta arba laikinai importuota į Maltą pagal 18 straipsnio nuostatas <...>“

- 4 Šio įstatymo 8 straipsnis suformuluotas taip:

„1. M1, M2 ir M3 kategorijų transporto priemonių registracijos mokestis mokamas nuo antrajame sąrašė esančios arba laikinai priskirtos motorinės transporto priemonės registracijos vertės, taikant atitinkamai kategorijai nustatytą tarifą arba sumą ir pagal kiekviename sąrašė nustatytus kriterijus:

jei jis naudotoms M1 kategorijos transporto priemonėms, priskirtoms prie antrojo sąrašo, išskyrus nurodytas 6 straipsnio 2 dalyje, neviršija tos pačios ar panašios motorinės transporto priemonės likutinės mokestinės vertės Maltos rinkoje.

2. N1, N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių registracijos mokestis yra lygus pirmajame priede nustatytiems tarifams arba sumoms.

3. Už į Maltą įvežtas motorines transporto priemones, kurios buvo išsinuomos arba išperkamosios nuomos būdu įsigytos kitoje valstybėje narėje ir kurioms taikomas registracijos mokestis pagal 3 straipsnio 2 dalį, turi būti taikomas 3 straipsnio 3 dalyje numatytas registracijos mokestis.

4. M1 kategorijos motorinės transporto priemonės, kurių išmetamo CO₂ kiekis yra lygus arba didesnis nei 221 g/km (ir kurių išmetamųjų teršalų lygis yra lygiavertis naujausiam Europos standartui, naujausiam Europos standartui minus vienas ar naujausiam Europos standartui minus du), ir 801 cc darbinio tūrio motociklai, kurie pirmą kartą turi būti įregistruoti [Maltos transporto tarnyboje] pagal šį įstatymą, gali būti registruojami naudoti Maltos keliuose tik šeštadieniais, sekmadieniais, nacionalinėmis švenčių dienomis ir kitomis švenčių dienomis.

Šioms M1 kategorijos motorinėms transporto priemonėms ir motociklams taikomas šio įstatymo antrame priede nustatytas tarifas.

5. Kelių eismo mokestis mokamas registruojant M1 kategorijos motorines transporto priemones ir motociklus, užregistruotus pagal 3 ir 4 dalis, taikant visą ketvirtame priede nurodytą tarifą, o vėliau – kasmet.

<...>“

- 5 Registracijos įstatymo ketvirtame priede daromas skirtumas tarp, pirma, iki 2009 m. sausio 1 d. Maltoje įregistruotų transporto priemonių, kurioms taikomas kelių eismo mokestis, apskaičiuojamas pagal transporto priemonės variklio darbinį tūrį, variklio tipą (dyzelinį arba benzininį) ir transporto priemonės pagaminimo metus, ir, antra, nuo 2009 m. sausio 1 d. Maltoje įregistruotų transporto priemonių, kurioms taikomas kelių eismo mokestis, apskaičiuojamas nuo išmetamo CO₂ (benzininiai varikliai), išmetamo CO₂ ir kietųjų dalelių kiekio (dyzeliniai varikliai) ir gamybos metų.

Ikiteisminė procedūra ir procesas Teisingumo Teisme

- 6 2019 m. birželio 7 d. nusprendusi, kad Registracijos įstatymo ketvirtasis priedas prieštarauja SESV 110 straipsniui tiek, kiek iki 2009 m. sausio 1 d. kitose valstybėse narėse, ne Maltos Respublikoje, registruotoms motorinėms transporto priemonėms, įvežtoms į Maltą nuo 2009 m. sausio 1 d., taikomas didesnis metinis kelių eismo mokestis (toliau – TAC) nei tas, kuris taikomas panašioms transporto priemonėms, įregistruotoms Maltoje iki minėtos datos, Komisija išsiuntė šiai valstybei narei oficialų pranešimą.
- 7 Maltos Respublika atsakė 2019 m. rugpjūčio 26 d. raštu, jame, pirma, nurodė, kad transporto priemonių registracijos mokesčio sistema ir TAC sistema yra viena kitą papildančios, todėl pastarosios sistemos negalima vertinti atskirai, kiek tai susiję su jos atitiktimi SESV 110 straipsniui. Antra, ji konstatavo, kad Registracijos įstatymo ketvirtajame priede

nustatyta sistema, susijusi su nuo 2009 m. sausio 1 d. Maltoje registruotoms transporto priemonėms taikytinu TAC (toliau – naujoji sistema), grindžiama principu „teršėjas moka“ ir ja buvo sudarytos palankesnės sąlygos naujoms, mažesnėms ir švaresnėms transporto priemonėms. Trečia, ji tvirtino, kad dėl naujosios sistemos taikymo Maltoje iki 2009 m. sausio 1 d. registruotoms transporto priemonėms asmenims, nusipirkusiems transporto priemonę iki minėtos datos, būtų sudarytos mažiau palankios sąlygos. Ketvirta, ji nurodė, kad bus nagrinėjami Registracijos įstatymo pakeitimai, leidžiantys pašalinti diskriminaciją, kuri, Komisijos teigimu, nustatyta šio įstatymo ketvirtajame priede dėl transporto priemonių, importuotų į Maltą nuo 2009 m. sausio 1 d.

- 8 2021 m. birželio 9 d. Komisija pateikė pagrįstą nuomonę, kurioje pakartojo mananti, kad Registracijos įstatymo ketvirtajame priede nustatyta TAC sistema pažeidžia SESV 110 straipsnį. Ji pažymėjo, kad 2019 m. rugpjūčio 26 d. Maltos Respublikos rašte nurodyti pakeitimai vis dar nebuvo priimti, kad ji į juos neatsižvelgė atlikdama vertinimą, tačiau remdamasi tuo, kad šie pakeitimai buvo pasiūlyti, padarė išvadą, jog Maltos Respublika pripažino, kad buvo diskriminacija. Taigi ji paragino Maltos Respubliką per du mėnesius imtis būtinų priemonių, kad į pagrįstą nuomonę būtų tinkamai atsižvelgta.
- 9 2021 m. rugpjūčio 5 d. raštu Maltos Respublika atsakė į šią pagrįstą nuomonę ir papildomai nurodė teisėkūros priemones, skirtas tariamam pažeidimui ištaisyti. Be to, ši valstybė narė dar kartą nurodė neigiamas pasekmes, kurių atitinkamų transporto priemonių savininkams sukeltų visų iki 2009 m. sausio 1 d. Maltoje įregistruotų automobilių parko apmokestinimas nauja sistema. Iš tiesų toks apmokestinimas pažeistų šių savininkų teisėtus lūkesčius, nes jie pagal iki Registracijos įstatymo ketvirtojo priedo taikytą sistemą (toliau – senoji sistema) transporto priemonės įregistravimo momentu sumokėjo tokį mokestį, tikėdamiesi, kad vėliau nebus taikomas joks kitas mokestis. Šiomis aplinkybėmis Maltos Respublika pabrėžė, kad reikia atsižvelgti į tokio pokyčio socialines pasekmes, kylančias dėl tikimybės, kad transporto priemonės, kurioms taikoma senoji sistema, priklauso asmenims, kurių finansinė padėtis yra nestabili.
- 10 Kadangi Komisijos neįtikino Maltos Respublikos argumentai, ji nusprendė pareikšti šį ieškinį.

Dėl ieškinio

Šalių argumentai

- 11 Grįsdama ieškinį Komisija nurodo vienintelį pagrindą, susijusį su tuo, kad Maltos Respublika pažeidė SESV 110 straipsnį, nes Registracijos įstatymo ketvirtajame priede nustatyta sistema, kiek tai susiję su TAC dydžio nustatymu, diskriminuojamos naudotos transporto priemonės, kitoje valstybėje narėje įregistruotos iki 2009 m. sausio 1 d., o į Maltą importuotos po šios datos.
- 12 Pirma, Komisija pažymi, kad pagal šią sistemą iki 2009 m. sausio 1 d. Maltoje registruotos transporto priemonės turi būti apmokestinamos pagal senąją sistemą, pagal kurią TAC apskaičiuojamas pagal transporto priemonės variklio darbinį tūrį, variklio tipą (dyzelinį arba benzininį) ir gamybos metus. Tačiau nuo šios datos Maltoje registruotos transporto priemonės turi būti apmokestinamos pagal naująją sistemą, pagal kurią TAC apskaičiuojamas remiantis benzininių motorinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekiu, dyzelinų transporto priemonių išmetamo CO₂ ir kietųjų dalelių kiekiu bei šių dviejų kategorijų transporto priemonių gamybos metais.

- 13 Kadangi neginčijama, kad pagal naująją sistemą taikomas TAC yra didesnis nei tas, kuris taikomas pagal senąją sistemą, iki 2009 m. sausio 1 d. Maltoje registruotoms transporto priemonėms taikomas mažesnis TAC, palyginti su panašiomis transporto priemonėmis, įregistruotomis kitoje valstybėje narėje ir įvežtomis į Maltą po šios datos. Šiomis aplinkybėmis Komisija pateikia kelis pavyzdžius, kurie, jos nuomone, iliustruoja šį teiginį.
- 14 Komisija primena, kad SESV 110 straipsniu kiekviena valstybė narė įpareigojama pasirinkti ir nustatyti mokesčius už motorines transporto priemones taip, kad jais nebūtų sudaromos palankesnės vidaus naudotų transporto priemonių pardavimo sąlygos ir nebūtų atgrasoma nuo panašių naudotų transporto priemonių importo iš kitų valstybių narių (2011 m. liepos 7 d. Sprendimo *Nisipeanu*, C-263/10, EU:C:2011:466, 25 punktas).
- 15 Šiomis aplinkybėmis Komisija remiasi Teisingumo Teismo jurisprudencija, suformuota, be kita ko, 1990 m. gruodžio 11 d. Sprendime *Komisija / Danija* (C-47/88, EU:C:1990:449, 17 punktas), 2010 m. birželio 3 d. Sprendime *Kalinchev* (C-2/09, EU:C:2010:312, 32 ir 40 punktai) ir 2011 m. balandžio 7 d. Sprendime *Tatu* (C-402/09, EU:C:2011:219, 55 punktas); iš jų matyti, kad naudotos motorinės transporto priemonės iš kitų valstybių narių, kurios yra „kitų valstybių narių gaminiai“, kaip jie suprantami pagal SESV 110 straipsnį, yra transporto priemonės, kurios parduodamos kitose valstybėse narėse nei atitinkama valstybė narė ir kurias galima joje naudoti, jei jas perka pastarosios valstybės narės rezidentas, o panašios nacionalinės transporto priemonės, kurios yra „vietos gaminiai“, kaip tai suprantama pagal SESV 110 straipsnį, yra tokio paties tipo, tų pačių savybių ir nusidėvėjimo naudotos motorinės transporto priemonės, kurios parduodamos atitinkamoje valstybėje narėje.
- 16 Komisijos teigimu, pagal Registracijos įstatymo ketvirtajame priede įtvirtintą sistemą, kurioje nustatytas TAC dydis, neatsižvelgiama į pirmąją transporto priemonių registraciją, jei ji buvo atlikta kitoje valstybėje narėje, ne Maltos Respublikoje, iki 2009 m. sausio 1 d., todėl iš kitos valstybės narės importuotos transporto priemonės apmokestinamos didesniu mokesčiu nei iki šios datos Maltoje įregistruotos transporto priemonės.
- 17 Tuo remdamasi Komisija daro išvadą, kad, kaip ir Portugalijos apmokestinimo sistema, taikoma Portugalijoje registruotoms motorinėms transporto priemonėms taikomo metinio kelių eismo mokesčio atveju, t. y. sistema, kurią Teisingumo Teismas 2018 m. balandžio 17 d. Nutartyje *dos Santos* (C-640/17, EU:C:2018:275) pripažino prieštaraujančia SESV 110 straipsniui, Registracijos įstatymo ketvirtajame priede nustatyta sistema skatina palankų nacionalinių naudotų motorinių transporto priemonių apmokestinimą ir atgraso nuo panašių naudotų motorinių transporto priemonių įvežimo iš kitų valstybių narių, o taip pažeidžiamas minėtas straipsnis.
- 18 Antra, Komisija ginčija Maltos Respublikos per ikiteisminę procedūrą pateiktus argumentus, kuriais siekiama pateisinti Registracijos įstatymo ketvirtojo priedo atitiktį SESV 110 straipsniui.
- 19 Šiuo klausimu ji tvirtina, pirma, kad Maltos Respublikos argumentas dėl registracijos mokesčio ir TAC papildomo pobūdžio yra nepagrįstas, nes pastarojo mokesčio suderinamumas su Sąjungos teise turi būti vertinamas neatsižvelgiant į jokių kitus transporto priemonių mokesčius. Be to, net jei Maltos teisės aktuose numatytas tas pats šių dviejų mokesčių teisinis pagrindas, tarp jų nėra jokio ryšio, kaip jie apskaičiuojami, nes registracijos mokeskis renkamas tik vieną kartą, o TAC renkamas kiekvienais metais. Galiausiai, net darant prielaidą, kad Maltos Respublika manytų esant tikslinga iki 2009 m. sausio 1 d. Maltoje registruotas transporto priemones apmokestinti pagal senąją sistemą kaip kompensaciją, ji Registracijos įstatymo ketvirtajame

- priede įtvirtintą diskriminaciją galėtų lengvai pašalinti paprasčiausiai taikydama tokį patį mokestinį požiūrį importuotoms naudotoms transporto priemonėms, kitoje valstybėje narėje įregistruotoms iki šios datos.
- 20 Antra, aplinkos apsaugos tikslo siekimas naujoje sistemoje įtvirtinant principą „teršėjas moka“ neatleidžia valstybės narės nuo pareigos vengti bet kokios diskriminacijos. Be to, kaip Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs 2011 m. balandžio 7 d. Sprendimo *Tatu* (C-402/09, EU:C:2011:219) 60 punkte, šiuo atveju aplinkos apsaugos tikslas galėtų būti išsamiau ir nuosekliau pasiektas padidinant TAC aplinkosauginį komponentą visoms iki 2009 m. sausio 1 d. įregistruotoms tam tikro amžiaus transporto priemonėms, nesvarbu, ar tai būtų importuotos, ar „nacionalinės“ transporto priemonės.
 - 21 Trečia, argumentai, susiję su teisėtų lūkesčių apsaugos principo pažeidimu ir socialiniais padariniais, kurių atsirastų dėl iki 2009 m. sausio 1 d. įregistruoto nacionalinio automobilių parko apmokestinimo nauja tvarka, negali pateisinti SESV 110 straipsnyje įtvirtinto pagrindinio nediskriminavimo principo pažeidimo, nes Maltos valdžios institucijos, laikydamosi SESV 110 straipsnio, galėtų lengvai atsakyti į su tuo susijusius susirūpinimą keliančius klausimus ir visoms iki šios datos Maltoje arba kitoje valstybėje narėje įregistruotoms transporto priemonėms taikyti senąją sistemą.
 - 22 Galiausiai, trečia, Komisija pabrėžia, kad vykstantis procesas, per kurį Maltos Respublika padarė Registracijos įstatymo pakeitimų, neturi jokios įtakos šiam ieškiniui. Iš tiesų, viena vertus, Maltos Respublika dar nėra oficialiai priėmusi jokio pakeitimo. Kita vertus, iš Teisingumo Teismo suformuotos jurisprudencijos matyti, kad išipareigojimų neįvykdymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į valstybės narės padėtį pagrįstoje nuomonėje nustatyto termino pabaigoje, t. y. šiuo atveju 2021 m. rugpjūčio 9 d.
 - 23 Maltos Respublika pirmiausia pažymi, kad Maltoje negaminama jokia transporto priemonė, todėl visos transporto priemonės neišvengiamai importuojamos į šią valstybę narę. Taigi, nesant vietinės transporto priemonių rinkos, ji niekada nebūtų galėjusi numatyti priimti kokių nors teisės aktų, kuriais būtų siekiama apsaugoti tokią rinką. Todėl bet kokia nuoroda į „vietos gaminius“, palyginti su „importuotais produktais“, Maltos transporto priemonių rinkoje yra absurdiškumas ir tėra fikcija. Tad visi Komisijos teisiniai argumentai tiek, kiek jie grindžiami tokia fikcija, turi būti atmesti.
 - 24 Be to, Registracijos įstatymo ketvirtajame priede įtvirtintoje sistemoje daromas skirtumas, kiek tai susiję su TAC dydžio nustatymu, grindžiamas ne tuo, kad atitinkama transporto priemonė buvo pagaminta Maltoje ar importuota iš kitos valstybės narės, t. y. atveju, kai aiškiai pažeistas SESV 110 straipsnis, o minėtos transporto priemonės registracijos data.
 - 25 Antra, Maltos Respublika pabrėžia, kad Maltos keliuose negali būti naudojama jokia transporto priemonė, jei jos savininkas, importuodamas į Maltą ir įregistruodamas ją šioje valstybėje narėje, nesumokėjo registracijos mokesčio, o vėliau ir TAC. Taigi, priešingai, nei teigia Komisija, registracijos mokestis ir TAC turi būti laikomi vienos ir bendros mokesčių sistemos dalimi, todėl vienos iš jos sudedamųjų dalių vertinimas neatsižvelgiant į kitą neišvengiamai lemtų netinkamas ir neteisingas išvadas.
 - 26 Šiomis aplinkybėmis Maltos Respublika pažymi, kad skirtingu požiūriu, kiek tai susiję su TAC dydžio nustatymu, įtvirtintu Registracijos įstatymo ketvirtajame priede, į iki 2009 m. sausio 1 d. Maltoje įregistruotas transporto priemonės, taigi pagal senąją sistemą, ir po šios datos

- įregistruotas priemones, taigi pagal naująją sistemą, atsižvelgiama į tai, kad pagal senąją sistemą registruotų transporto priemonių savininkai turėjo mokėti gerokai didesnę registracijos mokestį nei pagal naująją sistemą registruotų transporto priemonių savininkai, todėl pastariesiems taikomas TAC, kuris skiriasi atsižvelgiant į jų transporto priemonių CO₂ emisiją.
- 27 Taigi sistema sukurta taip, kad būtų užtikrintas bendras teisingas transporto priemonių apmokestinimas ir užkirstas kelias žalai, kurią priešingu atveju Maltoje iki 2009 m. įregistruotos transporto priemonės patirtų dėl 2009 m. priimtų pakeitimų sumažinus registracijos mokestį. Todėl, Maltos Respublikos teigimu, reikia manyti, kad iki 2009 m. sausio 1 d. Maltoje įregistruotos transporto priemonės ir nuo šios datos registruotos transporto priemonės priklauso dviem objektyviai skirtingoms kategorijoms, kurios dėl mokesčių sistemos pertvarkos nėra panašios, todėl negali būti diskriminavimo objektas.
- 28 Siekdama iliustruoti šį argumentą, Maltos Respublika daro nuorodą į atsiliepimo į ieškinį 1 priede esančią lentelę, kurioje pateiktas septynių labiausiai Maltoje registruotų transporto priemonių modelių palyginimas; iš jos matyti, kad nuo 2009 m. sausio 1 d. registruotoms transporto priemonėms taikomas didesnis TAC, palyginti su iki šios datos įregistruotų transporto priemonių TAC, buvo teisinga priemonė, siekiant kuo labiau priartinti bendrą iki 2009 m. įregistruotų transporto priemonių savininkų mokesčių naštą prie nuo 2009 m. sausio 1 d. įregistruotų transporto priemonių savininkų mokestinės naštos.
- 29 Taigi didesnio TAC rinkimas už transporto priemones, registruotas nuo 2009 m. sausio 1 d., nesukurtų jokios diskriminacijos tarp transporto priemonių, įregistruotų iki šios datos, ir transporto priemonių, įregistruotų po šios datos, bet, priešingai, padėtų išvengti iki 2009 m. sausio 1 d. registruotų transporto priemonių savininkų diskriminacijos ir akivaizdžios neteisybės, jei tas pats TAC būtų taikomas nedarant skirtumo. Iš tiesų tokio paties dydžio TAC rinkimas niekaip neleistų pastarųjų transporto priemonių savininkams amortizuoti didesnio registracijos mokesčio, kurį jie sumokėjo, ir dėl to neišvengiamai sumažėtų šių transporto priemonių likutinė vertė, palyginti su po šios datos įregistruotų transporto priemonių likutine verte.
- 30 Galiausiai Maltos Respublika priduria, kad iki 2009 m. sausio 1 d. kitoje valstybėje narėje registruotos transporto priemonės, importuotos į Maltą nuo šios datos, negali būti prilyginamos transporto priemonėms, kurios Maltoje buvo įregistruotos iki minėtos datos, nes pirmosioms transporto priemonėms jų kilmės valstybėje narėje buvo taikomas visiškai skirtingas registracijos mokestis.
- 31 Trečia, Maltos Respublika dar kartą patvirtina, kad nauja sistema siekiama apsaugoti aplinką taikant principą „teršėjas moka“, pirmenybę teikiant naujoms, mažesnėms ir švaresnėms transporto priemonėms. Pagal naująją sistemą TAC norma padidėtų proporcingai atsižvelgiant tiek į transporto priemonės amžių, tiek į bendrą jos išmetamą CO₂ kiekį. Taigi šia sistema iš tikrųjų siekiama skatinti įsigyti mažiau teršiančias transporto priemones ir dažniau atnaujinti transporto priemones, nes TAC dydis bus fiksuotas per pirmuosius penkerius metus nuo kiekvienos transporto priemonės įregistravimo.
- 32 Ketvirta, Maltos Respublika pakartoja, kad nustačius, jog visas iki 2009 m. sausio 1 d. Maltoje įregistruotas automobilių parkas apmokestinamas pagal naująją sistemą, asmenims, įsigijusiems transporto priemones iki šios datos, būtų sudarytos mažiau palankios sąlygos, nes dėl tokio apmokestinimo labai sumažėtų atitinkamų transporto priemonių likutinė vertė ir jų savininkai patirtų didelę mokestinę naštą TAC etape, nors registracijos etape jie jau būtų patyrę didelę mokesčių naštą. Taigi perėjimas prie naujosios sistemos pakenktų Maltoje pagal senąją sistemą

registruotų transporto priemonių savininkų teisėtiems lūkesčiams. Be to, minėtu apmokestinimu neatsižvelgiama į socialinius padarinius, atsirandančius dėl to, kad transporto priemonės, kurioms taikoma senoji sistema, paprastai priklauso asmenims, kurių finansinė padėtis yra nestabili.

- 33 Galiausiai, penkta, Maltos Respublika nurodo, kad Registracijos įstatymo pakeitimai, kuriais būtų ištaisytas tariamas SESV 110 straipsnio pažeidimas, jau buvo patvirtinti Maltos parlamento ir įsigalios 2024 m. sausio 1 d., tačiau pažymi, kad šie pakeitimai buvo pateikti Komisijai tik siekiant bendradarbiavimo ir kompromiso ir kad jais jokių būdu nepripažįstamas koks nors pažeidimas ar diskriminacija.

Teisingumo Teismo vertinimas

- 34 Pirmiausia reikia priminti, kad pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją įsipareigojimo neįvykdymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į valstybės narės padėtį, buvusią pagrįstoje nuomonėje nustatyto termino pabaigoje, o į vėlesnius pakeitimus Teisingumo Teismas atsižvelgti negali (2023 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *Komisija / Vokietija (Specialių saugomų teritorijų apsauga)*, C-116/22, EU:C:2023:687, 29 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 35 Taigi nagrinėjamu atveju Maltos parlamento pritarimas šio sprendimo 33 punkte nurodytiems registracijos įstatymo pakeitimams pasibaigus 2021 m. birželio 9 d. pagrįstoje nuomonėje nustatytam terminui neturi jokios įtakos nei šio ieškinio dalykui, nei jo pagrįstumui.
- 36 Antra, kaip ne kartą yra nusprendęs Teisingumo Teismas, SESV 110 straipsnis papildo nuostatas, susijusias su muitų ir jiems lygiaverčio poveikio mokėjimų panaikinimu. Šios nuostatos tikslas – užtikrinti laisvą prekių judėjimą tarp valstybių narių įprastomis konkurencijos sąlygomis, panaikinant bet kokią protekcijos formą, galinčią atsirasti kitų valstybių narių prekes apmokestinus diskriminaciniais vidaus mokesčiais (2010 m. birželio 3 d. Sprendimo *Kalinchev*, C-2/09, EU:C:2010:312, 37 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 37 Taigi SESV 110 straipsnio pirmoje pastraipoje kiekvienai valstybei narei draudžiama apmokestinti kitų valstybių narių gaminius vidaus mokesčiais, didesniais už tuos, kuriais ji apmokestina panašius vietos gaminius.
- 38 Šia nuostata siekiama užtikrinti visišką vidaus mokesčių neutralumą konkurencijos tarp jau esančių nacionalinėje rinkoje ir importuotų gaminių atžvilgiu (2011 m. balandžio 7 d. Sprendimo *Tatu*, C-402/09, EU:C:2011:219, 35 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 39 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas nusprendė, kad mokesčių sistema gali būti laikoma suderinama su SESV 110 straipsniu, tik jeigu nustatyta, kad ji sutvarkyta taip, jog importuoti gaminiai bet kuriuo atveju nebus apmokestinami daugiau nei vietos gaminiai ir jos poveikis niekada nėra diskriminacinis (2010 m. birželio 3 d. Sprendimo *Kalinchev*, C-2/09, EU:C:2010:312, 38 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 40 Šiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas patikslino, kad SESV 110 straipsnio pirma pastraipa pažeidžiama tada, kai importuotiems gaminiams ir panašioms vietos gaminiams taikomi mokesčiai apskaičiuojami skirtingu būdu pagal skirtingas taisykles ir tai, nors ir retais atvejais, lemia didesnio mokesčio taikymą importuotam gaminiui (2010 m. birželio 3 d. Sprendimo *Kalinchev*, C-2/09, EU:C:2010:312, 39 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

- 41 Taigi SESV 110 straipsnyje įtvirtintas draudimas turi būti taikomas kiekvienu atveju, kai dėl apmokestinimo atgrasoma nuo kitų valstybių narių gaminių importo panašių nacionalinių gaminių naudai (2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *X*, C-437/12, EU:C:2013:857, 38 punktą).
- 42 Pirma, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad motorinėms transporto priemonėms taikomi mokesčiai, kaip antai, be kita ko, kelių eismo ir registracijos mokesčiai, yra valstybių narių vidaus mokesčiai (šiuo klausimu žr. 2001 m. kovo 15 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija*, C-265/99, EU:C:2001:169, 51 punktą ir 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *X*, C-437/12, EU:C:2013:857, 20 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 43 Antra, neginčijama, kad valstybės narės rinkoje esančios motorinės transporto priemonės yra jos „vietos gaminiai“, kaip tai suprantama pagal SESV 110 straipsnį. Kai šie gaminiai parduodami šios valstybės narės naudotų transporto priemonių rinkoje, jie turi būti laikomi į to paties tipo, tų pačių charakteristikų ir to paties nusidėvėjimo importuotas naudotas transporto priemones „panašiais gaminiais“ (2011 m. liepos 7 d. Sprendimo *Nisipeanu*, C-263/10, EU:C:2011:466, 24 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 44 Taigi SESV 110 straipsnyje kiekviena valstybė narė įpareigojama pasirinkti ir nustatyti mokesčius už motorines transporto priemones taip, kad jais nebūtų sudaromos palankesnės vidaus naudotų transporto priemonių pardavimo sąlygos ir nebūtų atgrasoma nuo panašių naudotų transporto priemonių importo (2011 m. balandžio 7 d. Sprendimo *Tatu*, C-402/09, EU:C:2011:219, 56 punktą).
- 45 Šiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas, be kita ko, nusprendė, kad SESV 110 straipsnis turi būti aiškinamas kaip draudžiantis valstybės narės teisės aktus, pagal kuriuos vienodas kelių mokestis už toje valstybėje narėje įregistruotas lengvasias transporto priemones, skirtas keleiviams vežti, taikomas neatsižvelgiant į pirmąją transporto priemonės registraciją, jei ji įvyko kitoje valstybėje narėje, ir dėl to transporto priemonės, importuotos iš kitos valstybės narės, apmokestinamos didesniu mokesčiu nei panašios nacionalinės transporto priemonės. Iš tiesų tokių teisės aktų tikslas – skatinti vidaus naudotų transporto priemonių pardavimą ir atgrasyti nuo panašių naudotų transporto priemonių importo (šiuo klausimu žr. 2018 m. balandžio 17 d. Nutarties *dos Santos*, C-640/17, EU:C:2018:275, 21 ir 22 punktus).
- 46 Todėl, atsižvelgiant į šią jurisprudenciją, reikia patikrinti, ar Registracijos įstatymo ketvirtajame priede nustatyta sistema, kiek tai susiję su TAC dydžio nustatymu, turi šio sprendimo ankstesniame punkte aprašytą poveikį, todėl, kaip teigia Komisija, ja pažeidžiamas SESV 110 straipsnyje įtvirtintas diskriminacijos draudimas.
- 47 Šiuo klausimu, pirma, remiantis šio sprendimo 43 punkte nurodyta jurisprudencija ir, priešingai, nei teigia Maltos Respublika dėl Maltos transporto priemonių rinkos nebuvimo, reikia konstatuoti, kad Maltoje registruotos ir šios valstybės narės naudotų transporto priemonių rinkoje parduodamos transporto priemonės turi būti laikomos į to paties tipo, tų pačių charakteristikų ir to paties nusidėvėjimo importuotas naudotas transporto priemones „panašiais vietos gaminiais“, kaip tai suprantama pagal SESV 110 straipsnį.
- 48 Antra, kaip matyti iš Registracijos įstatymo 3 straipsnio 1 dalies ir 8 straipsnio 5 dalies, TAC taikomas į Maltą importuotoms arba joje pagamintoms motorinėms transporto priemonėms ir renkamas registruojant tokias transporto priemones ir vėliau kasmet.

- 49 Trečia, neginčijama, kad pagal Registracijos įstatymo ketvirtajame priede nustatytą sistemą taikomas skirtingas TAC, atsižvelgiant į tai, ar jis susijęs su transporto priemonėmis, kurios Maltoje registruotos iki 2009 m. sausio 1 d., ar po šios datos. Visų pirma, kiek tai susiję su iki tos datos Maltoje registruotomis transporto priemonėmis, TAC apskaičiuojamas remiantis transporto priemonės variklio cilindrų tūriu, varymo būdu (dyzeliu arba benzinu) ir gamybos metais. Tačiau nuo minėtos datos Maltoje registruotoms transporto priemonėms TAC apskaičiuojamas remiantis išmetamo CO₂ (benzininių variklių), išmetamo CO₂ ir kietųjų dalelių kiekiu (dyzelinių variklių) bei šių dviejų tipų variklių gamybos metais.
- 50 Ketvirta, iš šalių rašytinių pastabų matyti, kad dėl šios skirtingos apskaičiavimo tvarkos nuo 2009 m. sausio 1 d. Maltoje registruotoms transporto priemonėms taikomas TAC dydis yra didesnis nei taikomas panašioms transporto priemonėms, įregistruotoms Maltoje iki šios datos, ir tai patvirtina Komisijos Teisingumo Teismui pateikti pavyzdžiai, kurių Maltos Respublika neginčijo.
- 51 Taigi dėl Registracijos įstatymo ketvirtajame priede įtvirtintos sistemos, susijusios su TAC dydžio nustatymu, Maltoje parduodamiems naudotiems automobiliams, įregistruotiems iki 2009 m. sausio 1 d., taikomas mažesnis TAC, palyginti su panašiais naudotais automobiliais, įregistruotais kitoje valstybėje narėje, ne Maltos Respublikoje, iki šios datos ir įvežtais į Maltą nuo minėtos datos.
- 52 Taigi pagal tokią sistemą naudotos transporto priemonės, pirmą kartą įregistruotos kitoje valstybėje narėje, ne Maltos Respublikoje, iki 2009 m. sausio 1 d. ir importuotos į šią valstybę narę po šios datos, apmokestinamos didesniu mokesčiu nei panašios naudotos nacionalinės transporto priemonės, įregistruotos Maltoje iki minėtos datos, nes pagal ją neatsižvelgiama į importuotų transporto priemonių įregistravimo kitose valstybėse narėse datą. Taigi tokios sistemos tikslas – skatinti vidaus naudotų transporto priemonių pardavimą ir atgrasyti nuo panašių naudotų transporto priemonių importo (pagal analogiją žr. 2018 m. balandžio 17 d. Nutarties *dos Santos*, C-640/17, EU:C:2018:275, 21 punktą).
- 53 Trečia, Maltos Respublikos pateikti argumentai, kuriais siekiama įrodyti, kad Registracijos įstatymo ketvirtajame priede nustatyta sistema atitinka SESV 110 straipsnį, negali paneigti šio vertinimo.
- 54 Iš tiesų, pirma, kalbant apie argumentą, susijusį su registracijos mokesčio ir TAC bendru pobūdžiu, reikia konstatuoti, kad, išskyrus tai, jog Maltos teisės aktuose numatytas tas pats šių mokesčių teisinis pagrindas, Maltos Respublikos pateikti duomenys, visų pirma jos atsiliepimo į ieškinį 1 priedo lentelėje, minėtoje šio sprendimo 28 punkte, neleidžia nustatyti, kad šie mokesčiai turi tokį ryšį, kuris pateisina jų bendrą vertinimą.
- 55 Viena vertus, kiek tai susiję su pačiu šių mokesčių pobūdžiu, registracijos mokestis mokėtinas dėl transporto priemonės registracijos Maltoje, o TAC mokamas dėl transporto priemonės, tinkamos naudoti viešuosiuose keliuose, turėjimo. Kita vertus, kiek tai susiję su prievole mokėti šiuos mokesčius, registracijos mokestis mokamas tik vieną kartą, registruojant transporto priemonę Maltoje, o TAC turi būti mokamas registruojant, o vėliau kiekvienais metais – visą transporto priemonės naudojimo laikotarpį.
- 56 Be to, net darant prielaidą, kad ryšys tarp registracijos mokesčio ir TAC gali būti laikomas įrodytu, Maltos Respublika bet kuriuo atveju neįrodytų, kad bendra registracijos mokesčio, kurį Maltoje registruotų transporto priemonių savininkai sumokėjo iki 2009 m., ir TAC, kuris turi būti sumokėtas per visą šių transporto priemonių naudojimo laikotarpį, suma atitinka bendrą

registracijos mokesčio, kurį panašių transporto priemonių, pirmą kartą įregistruotų kitoje valstybėje narėje, ne Maltos Respublikoje, iki 2009 m. sausio 1 d. ir importuotų į šią valstybę narę nuo šios datos, savininkai sumoka per šių transporto priemonių naudojimo laikotarpį, sumą.

- 57 Antra, dėl Maltos Respublikos argumento, kad nauja sistema siekiama apsaugoti aplinką taikant principą „teršėjas moka“, pakanka konstatuoti, kad ši valstybė narė neįrodė, kodėl TAC, kuris importuotoms naudotoms transporto priemonėms taikomas griežčiau nei panašioms naudotoms nacionalinėms transporto priemonėms, nustatymas yra tinkamas šiam tikslui užtikrinti.
- 58 Be to, kaip teisingai pažymėjo Komisija, aplinkos apsaugos tikslo būtų galima siekti išsamiau ir nuosekliau, padidinant TAC aplinkosauginį komponentą visoms tam tikro amžiaus transporto priemonėms, t. y. naudotoms transporto priemonėms, pirmą kartą įregistruotoms iki 2009 m. Maltoje ar kitoje valstybėje narėje. Toks padidinimas nediskriminuotų naudotų transporto priemonių nacionalinės rinkos, palyginti su importuotų naudotų transporto priemonių eksploatavimo pradžia, ir, be to, atitiktų principą „teršėjas moka“ (šiuo klausimu žr. 2011 m. liepos 7 d. Sprendimo *Nisipeanu*, C-263/10, EU:C:2011:466, 28 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 59 Trečia, dėl argumento, susijusio su teisėtų lūkesčių apsaugos principu ir socialinio pobūdžio argumentais, pažymėtina, kad net darant prielaidą, jog šis principas ir šie argumentai yra teisėtas tikslas siekiant pateisinti nagrinėjamą skirtingą vertinimą, Maltos Respublika taip pat neįrodė, kaip tokio skirtingo vertinimo nustatymas būtų tinkamas minėto principo apsaugai užtikrinti ir atsižvelgti į minėtus socialinės tvarkos sumetimus.
- 60 Šiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kaip tai daro Komisija, kad jei Maltos Respublika manytų, jog būtina apsaugoti nacionalinių automobilių, įregistruotų Maltoje iki 2009 m. sausio 1 d., parko savininkų galimus lūkesčius, nepažeisdama SESV 110 straipsnyje numatyto diskriminacijos draudimo, ji galėtų tai padaryti taikydama senąją sistemą tiek šioms transporto priemonėms, tiek iki šios datos kitoje valstybėje narėje registruotoms transporto priemonėms, importuotoms į Maltą nuo minėtos datos.
- 61 Todėl darytina išvada, kad Registracijos įstatymo ketvirtajame priede nustatyta sistema, kiek tai susiję su TAC dydžio nustatymu, pažeidžiamas SESV 110 straipsnis, todėl reikia pritarti Komisijos pateiktam vieninteliui pagrindui.
- 62 Iš viso to, kas išdėstyta, darytina išvada, kad Maltos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal SESV 110 straipsnį, nes iki 2009 m. sausio 1 d. kitose valstybėse narėse įregistruotoms motorinėms transporto priemonėms, įvežtoms į Maltą nuo šios datos, taikė didesnę metinį kelių eismo mokestį nei tas, kuris taikomas panašioms transporto priemonėms, įregistruotoms Maltoje iki minėtos datos.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 63 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo.
- 64 Kadangi Maltos Respublika bylą pralaimėjo, be savo bylinėjimosi išlaidų, ji turi padengti Komisijos bylinėjimosi išlaidas pagal pastarosios pateiktus reikalavimus.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (septintoji kolegija) nusprendžia:

- 1. Maltos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal SESV 110 straipsnį, nes iki 2009 m. sausio 1 d. kitose valstybėse narėse įregistruotoms motorinėms transporto priemonėms, įvežtoms į Maltą nuo šios datos, taikė didesnę metinį kelių eismo mokestį nei tas, kuris taikomas panašioms transporto priemonėms, įregistruotoms Maltoje iki minėtos datos.**
- 2. Maltos Respublika padengia savo ir Europos Komisijos bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.