



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (sedmi senat)

z dne 22. februarja 2024*

„Neizpolnitev obveznosti države – Člen 110 PDEU – Letna dajatev za uporabo cest – Obdavčitev uvoženih rabljenih vozil, ki je višja od obdavčitve enakovrstnih vozil, ki so že na nacionalnem trgu“

V zadevi C-694/22,

zaradi tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti na podlagi člena 258 PDEU, vložene 10. novembra 2022,

Evropska komisija, ki jo zastopajo M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici in R. Valletta Mallia, agenti,

tožeča stranka,

proti

Republiki Malti, ki jo zastopa A. Buhagiar, agentka,

tožena stranka,

SODIŠČE (sedmi senat),

v sestavi F. Biltgen, predsednik senata, J. Passer, sodnik, in M. L. Arastey Sahún (poročevalka), sodnica,

generalni pravobranilec: A. M. Collins,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

* Jezik postopka: angleščina.

Sodbo

- 1 Evropska komisija s tožbo Sodišču predlaga, naj ugotovi, da Republika Malta s tem, da je za motorna vozila, ki so bila registrirana v drugih državah članicah pred 1. januarjem 2009 in so bila na Malto pripeljana po tem datumu, pobirala višjo letno dajatev za uporabo cest, kot jo je pobirala za enakovrstna vozila, ki so bila na Malti registrirana pred navedenim datumom, ni izpolnila svojih obveznosti iz člena 110 PDEU.

Pravni okvir

- 2 Člen 2(1) Motor Vehicles Registration and Licensing Act (zakon o registraciji in odobritvi motornih vozil), kakor je bil spremenjen z zakonom XV iz leta 2016, iz poglavja 368 malteških zakonov (v nadaljevanju: zakon o registraciji) določa:

„V tem zakonu, razen če kontekst napotuje na drugačen pomen:

[...]

„dajatev za uporabo cest“ pomeni dajatev, ki se plača ob registraciji motornega vozila in nato vsako leto;

[...]

„davek na registracijo“ pomeni davek na registracijo, ki se obračuna in pobira v skladu s členom 3;

[...].“

- 3 Člen 3(1) zakona o registraciji določa:

„[Organ za promet na Malti] v imenu vlade obračunava in pobira davek na registracijo in dajatev za uporabo cest, katerih stopnja ali znesek sta določena v tem zakonu, ob registraciji in odobritvi:

(a) vseh motornih vozil, uvoženih ali pripeljanih na Malto, in

(b) vseh motornih vozil, proizvedenih na Malti,

razen če za vozilo velja oprostitev na podlagi tega zakona ali če je to že registrirano in odobreno v drugi državi in če je začasno pripeljano ali uvoženo na Malto v skladu z določbami člena 18 [...].“

- 4 Člen 8 tega zakona določa:

„1. Davek na registracijo vozil kategorij M1, M2 in M3 se plača od registracijske vrednosti motornega vozila, ki je razvrščeno ali začasno razvrščeno na drugi seznam, po stopnji ali v znesku, ki je naveden za zadevno kategorijo, in v skladu z merili, opredeljenimi na vsakem seznamu:

[p]od pogojem, da za rabljena vozila kategorije M1, ki so uvrščena na drugi seznam, razen tistih iz člena 6(2), ta vrednost ne presega amortizirane preostale davčne vrednosti enakega ali enakovrstnega motornega vozila na malteškem trgu.

2. Davek na registracijo vozil kategorij N1, N2 in N3 je enak stopnjam ali zneskom, ki so navedeni v prvi prilogi.

3. Za motorna vozila, pripeljana na Malto, ki so bila najeta ali vzeta na lizing v drugi državi članici in za katera je treba plačati davek na registracijo v skladu s členom 3(2), se dolguje davek na registracijo iz člena 3(3).

4. Motorna vozila kategorije M1, katerih ravni emisij CO₂ so enake ali višje od 221 g/km (in katerih raven emisij je enakovredna najnovejšemu evropskemu standardu minus 1 ali najnovejšemu evropskemu standardu minus 2), in motorna kolesa s prostornino valja 801 kubičnih centimetrov ali več, ki se prvič registrirajo pri [organu za promet na Malti] v skladu s tem zakonom, se lahko registrirajo le za uporabo na malteških cestah izključno ob sobotah, nedeljah, nacionalnih praznikih in drugih prazničnih dnevih.

Davek na registracijo navedenih motornih vozil kategorije M1 in motornih koles se obračuna po stopnji, ki je določena v drugi prilogi k temu zakonu.

5. Ob registraciji motornih vozil kategorije M1 in motornih koles, registriranih v skladu z odstavkoma 3 in 4, in nato vsako nadaljnje leto se dolguje dajatev za uporabo cest po polni stopnji, določeni v četrti prilogi.

[...]“

- 5 Četrta priloga k zakonu o registraciji vzpostavlja razlikovanje med, na eni strani, vozili, ki so bila na Malti registrirana pred 1. januarjem 2009 in za katera se plačuje dajatev za uporabo cest, izračunana na podlagi delovne prostornine motorja vozila, načina pogona (dizel ali bencin) in leta proizvodnje vozila, ter na drugi strani, vozili, ki so na Malti registrirana po 1. januarju 2009 in za katera se plačuje dajatev za uporabo cest, ki se izračuna na podlagi emisije CO₂ (bencinski motorji), emisije CO₂ in delcev (dizelski motorji) ter leta proizvodnje.

Predhodni postopek in postopek pred Sodiščem

- 6 Komisija je 7. junija 2019 po ugotovitvi, da je četrta priloga k zakonu o registraciji v nasprotju s členom 110 PDEU, ker se za motorna vozila, ki so bila registrirana v drugih državah članicah kot v Republiki Malti pred 1. januarjem 2009 in na Malto pripeljana po tem datumu, obračunava višja letna dajatev za uporabo cest (v nadaljevanju: TAC), kot se obračunava za enakovrstna vozila, ki so bila registrirana na Malti pred navedenim datumom, tej državi članici poslala uradni opomin.
- 7 Republika Malta je odgovorila z dopisom z dne 26. avgusta 2019, v katerem je, prvič, navedla, da se sistem davka na registracijo vozil in sistem TAC dopolnjujeta, tako da skladnosti slednjega sistema s členom 110 PDEU ni mogoče preučevati ločeno. Drugič, navedla je, da sistem, ki je bil uveden s četrto prilogo k zakonu o registraciji, v zvezi s TAC, ki se obračunava za vozila, ki so registrirana na Malti po 1. januarju 2009 (v nadaljevanju: novi sistem), temelji na načelu „plača povzročitelj obremenitve“ in postavlja v boljši položaj nova, manjša in čistejša vozila. Tretjič, zatrjevala je, da bi se z uporabo novega sistema za vozila, ki so bila registrirana na Malti pred 1. januarjem 2009, kaznovale osebe, ki so svoja vozila kupile pred navedenim datumom. Četrtič, navedla je, da se bodo analizirale spremembe zakona o registraciji, ki omogočajo odpravo diskriminacije, ki je bila po mnenju Komisije uvedena s četrto prilogo k temu zakonu v zvezi z vozili, ki so na Malto uvožena po 1. januarju 2009.

- 8 Komisija je 9. junija 2021 izdala obrazloženo mnenje, v katerem je ponovila, da po njenem mnenju sistem TAC, uveden s četrto prilogo k zakonu o registraciji, krši člen 110 PDEU. Navedla je, da spremembe, ki jih je Republika Malta omenila v dopisu z dne 26. avgusta 2019, še vedno niso bile sprejete in da jih ni upoštevala v svoji oceni, vendar da je iz dejstva, da so bile te spremembe predlagane, sklepala, da Republika Malta priznava obstoj zadevne diskriminacije. Zato je Republiko Malto pozvala, naj se z obrazloženim mnenjem uskladi v dveh mesecih.
- 9 Republika Malta je na to obrazloženo mnenje odgovorila z dopisom z dne 5. avgusta 2021, v katerem je podrobneje pojasnila načrtovane zakonodajne ukrepe za odpravo domnevne kršitve. Poleg tega je ta država članica ponovno opozorila na negativne posledice, ki bi jih obdavčitev celotnega voznega parka, registriranega na Malti pred 1. januarjem 2009, po novem sistemu imela za lastnike zadevnih vozil. S tako obdavčitvijo bi se namreč poseglo v legitimna pričakovanja teh lastnikov, ki so v skladu s sistemom, ki je veljal pred četrto prilogo k zakonu o registraciji (v nadaljevanju: stari sistem), ob registraciji svojega vozila plačali ustrezno dajatev, niso pa pričakovali, da se bo pozneje izvedla kaka druga obdavčitev. V teh okoliščinah je Republika Malta poudarila, da je treba upoštevati socialne posledice, ki bi jih imela taka sprememba in ki izhajajo iz verjetnosti, da so vozila, za katera velja stari sistem, v lasti oseb v slabem finančnem položaju.
- 10 Komisija se je, ker je odgovor Republike Malte ni prepričal, odločila vložiti to tožbo.

Tožba

Trditve strank

- 11 Komisija v utemeljitev svoje tožbe navaja en sam očitek, in sicer da je Republika Malta kršila člen 110 PDEU, s tem, da je sistem, vzpostavljen s četrto prilogo k zakonu o registraciji, v zvezi z določitvijo zneska TAC diskriminatoren v razmerju do rabljenih vozil, ki so bila registrirana v drugi državi članici pred 1. januarjem 2009 in uvožena na Malto po tem datumu.
- 12 Na prvem mestu, Komisija ugotavlja, da je treba v skladu s tem sistemom vozila, ki so bila na Malti registrirana pred 1. januarjem 2009, obdavčiti po starem sistemu, v skladu s katerim se TAC izračuna na osnovi delovne prostornine motorja vozila, načina pogona (dizel ali bencin) in leta izdelave. Nasprotno pa je treba vozila, registrirana na Malti po tem datumu, obdavčiti po novem sistemu, v skladu s katerim se TAC izračuna na osnovi emisij CO₂ za vozila z bencinskim motorjem, emisij CO₂ in delcev za vozila z dizelskim motorjem in leta izdelave za obe kategoriji vozil.
- 13 Ker naj ne bi bilo sporno, da je TAC, ki se obračunava na podlagi novega sistema, višja od tiste, ki se obračunava v skladu s starim sistemom, naj bi se za vozila, registrirana na Malti pred 1. januarjem 2009, obračunavala nižja TAC v primerjavi z enakovrstnimi vozili, registriranimi v drugi državi članici in pripeljanimi na Malto po tem datumu. V tem okviru Komisija navaja nekaj primerov, ki po njenem mnenju to trditev potrjujejo.
- 14 Komisija opozarja, da člen 110 PDEU vse države članice zavezuje, da izberejo in uredijo dajatve za motorna vozila na tak način, da te dajatve ne učinkujejo tako, da bi se nacionalnim rabljenim vozilom dajala prednost pri prodaji in da bi se tako odvrčalo od uvoza enakovrstnih rabljenih vozil iz drugih držav članic (sodba z dne 7. julija 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, točka 25).

- 15 V tem okviru se Komisija sklicuje na ustaljeno sodno prakso Sodišča, ki izhaja zlasti iz sodb z dne 11. decembra 1990, Komisija/Danska (C-47/88, EU:C:1990:449, točka 17), z dne 3. junija 2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, točki 32 in 40), in z dne 7. aprila 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, točka 55), iz katerih naj bi izhajalo, da so rabljena motorna vozila iz drugih držav članic, ki so „proizvodi iz drugih držav članic“ v smislu člena 110 PDEU, vozila, ki se prodajajo v državah članicah, ki niso zadevna država članica, ter ki se lahko v primeru nakupa s strani rezidenta zadnjenavedene države članice uvozijo in dajo v promet v tej državi članici, medtem ko so enakovrstna nacionalna vozila, ki so „domači izdelki“ v smislu člena 110 PDEU, rabljena motorna vozila istega tipa z enakimi značilnostmi in enako ohranjena, ki se prodajajo v zadevni državi članici.
- 16 Po mnenju Komisije pa sistem, ki je uveden s četrto prilogo k zakonu o registraciji, v zvezi z določitvijo zneska TAC ne upošteva datuma prve registracije vozil, kadar je bila ta opravljena pred 1. januarjem 2009 v državi članici, ki ni Republika Malta, tako da naj bi iz tega izhajalo, da je obdavčitev vozil, uvoženih iz druge države članice, višja od obdavčitve vozil, registriranih na Malti pred tem datumom.
- 17 Komisija iz tega sklepa, da tako kot portugalska davčna ureditev v zvezi z letno dajatvijo za uporabo cest za motorna vozila, registrirana na Portugalskem – pri čemer gre za ureditev, za katero je Sodišče v sklepu z dne 17. aprila 2018, dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275), presodilo, da je v nasprotju s členom 110 PDEU – sistem, ki je uveden s četrto prilogo k zakonu o registraciji, učinkuje tako, da spodbuja ugodno obdavčitev nacionalnih rabljenih vozil in odvrča od prenosa enakovrstnih rabljenih motornih vozil iz drugih držav članic, s čimer je navedeni člen kršen.
- 18 Na drugem mestu, Komisija oporeka trditvam, ki jih je Republika Malta navedla v predhodnem postopku, da bi utemeljila skladnost četrte priloge k zakonu o registraciji s členom 110 PDEU.
- 19 V zvezi s tem, prvič, trdi, da argument Republike Malte glede dopolnilne narave davka na registracijo in TAC ni utemeljen, saj je treba skladnost TAC s pravom Unije presojati neodvisno od katere koli druge dajatve na vozila. Poleg tega, tudi če bi imeli ti dajatvi v malteški zakonodaji isto pravno podlago, naj med njima ne bi bilo nobene povezave v načinu njunega izračuna, saj naj bi se davek na registracijo plačal samo enkrat, TAC pa naj bi se obračunavala vsako leto. Nazadnje, tudi če bi se Republiki Malti zdelo primerno, da se vozila, ki so bila registrirana na Malti pred 1. januarjem 2009, obdavčijo po starem sistemu iz kompenzacijskih razlogov, bi lahko zlahka odpravila diskriminacijo, ki jo uvaja četrta priloga k zakonu o registraciji, preprosto s tem, da bi to davčno obravnavo priznala za uvožena rabljena vozila, ki so bila v drugi državi članici registrirana pred tem datumom.
- 20 Drugič, z uresničevanjem okoljskega cilja, v tem primeru s sprejetjem načela „plača povzročitelj obremenitve“ v novem sistemu, naj države članice ne bi bile oproščene obveznosti izoginitve vsakršni diskriminaciji. Poleg tega naj bi bilo mogoče, kot naj bi Sodišče že razsodilo v točki 60 sodbe z dne 7. aprila 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), cilj varstva okolja v obravnavanem primeru doseči celoviteje in dosledneje s povečanjem okoljske komponente TAC za vsa vozila neke starosti, ki so bila registrirana pred 1. januarjem 2009, ne glede na to, ali gre za uvožena ali „nacionalna“ rabljena vozila.
- 21 Tretjič, s preudarki v zvezi s kršitvijo načela varstva legitimnih pričakovanj in socialnimi posledicami, ki naj bi izhajale iz tega, da naj bi bil nacionalni vozni park, ki je bil registriran pred 1. januarjem 2009, obdavčen po novem sistemu, naj ne bi bilo mogoče upravičiti kršitve temeljnega načela prepovedi diskriminacije iz člena 110 PDEU, saj bi lahko malteški organi

zlahka odgovorili na izražene pomisleke – pri tem pa spoštovali člen 110 PDEU – tako da bi vsa vozila, registrirana pred tem datumom bodisi na Malti bodisi v drugi državi članici, obdavčili po starem sistemu.

- 22 Na tretjem in zadnjem mestu, Komisija poudarja, da postopek, ki še poteka in s katerim naj bi Republika Malta spremenila zakon o registraciji, nikakor ne vpliva na to tožbo. Po eni strani naj namreč Republika Malta še ne bi uradno sprejela nobene spremembe. Po drugi strani naj bi iz ustaljene sodne prakse Sodišča izhajalo, da se obstoj neizpolnitve obveznosti presoja glede na položaj države članice, kakršen je bil ta ob izteku roka, ki je bil določen v obrazloženem mnenju, to je v obravnavanem primeru 9. avgust 2021.
- 23 Na prvem mestu, Republika Malta navaja, da niti eno vozilo ni izdelano na Malti, tako da so vsa vozila nujno uvožena v to državo članico. Tako zaradi neobstoja lokalnega trga vozil ne bi mogla nikoli predvideti sprejetja kakršne koli zakonodaje za zaščito takega trga. Zato naj bi bilo vsako sklicevanje na „domače izdelke“ v primerjavi z „uvoženimi izdelki“ v okviru malteškega trga vozil nesmiselno in popolnoma fiktivno. Torej bi bilo treba vse pravne trditve Komisije, ker temeljijo na taki fikciji, zavrniti.
- 24 Poleg tega naj razlikovanje, ki ga uvaja sistem, vzpostavljen s četrto prilogo k zakonu o registraciji, v zvezi z določitvijo zneska TAC ne bi temeljilo na dejstvu, da je bilo zadevno vozilo izdelano na Malti ali uvoženo iz druge države članice, kar je primer, v katerem naj bi bil očitno kršen člen 110 PDEU, ampak na datumu registracije tega vozila.
- 25 Na drugem mestu, Republika Malta poudarja, da se nobeno vozilo ne sme uporabljati na malteških cestah, če njegov lastnik ni plačal davka na registracijo ob njegovem uvozu na Malto in njegovi registraciji v tej državi članici ter nato TAC. Zato bi bilo treba v nasprotju s trditvami Komisije šteti, da davek na registracijo in TAC spadata v enoten in celovit davčni sistem ter da bi presoja enega od njunih sestavnih delov neodvisno od drugega neizogibno pripeljala do nepravičnih in nepoštenih ugotovitev.
- 26 V tem okviru Republika Malta navaja, da se v zvezi z določitvijo zneska TAC z različnim obravnavanjem, ki je s četrto prilogo k zakonu o registraciji uvedena za vozila, ki so bila na Malti registrirana pred 1. januarjem 2009, torej v okviru starega sistema, in za vozila, ki so bila registrirana po tem datumu, torej v okviru novega sistema, upošteva okoliščina, da so morali lastniki vozil, registriranih po starem sistemu, plačati znatno višji davek na registracijo od tistega, ki ga morajo plačati lastniki vozil, registriranih po novem sistemu, saj se za zadnjenavedena vozila namesto tega obračuna TAC, ki se razlikuje glede na emisije CO₂ iz njihovih vozil.
- 27 Sistem naj bi bil zasnovan tako, da privede do pravične celovite obdavčitve vozil in prepreči škodo, ki bi jo vozila, registrirana na Malti pred letom 2009, v nasprotnem primeru utrpela zaradi znižanja davka na registracijo na podlagi sprememb, sprejetih leta 2009. Zato je treba po mnenju Republike Malte šteti, da vozila, ki so bila registrirana na Malti pred 1. januarjem 2009, in vozila, ki so bila registrirana po tem datumu, spadajo v dve objektivno različni kategoriji, ki zaradi prenovitve sistema obdavčitve nista primerljivi in zato ne moreta biti diskriminatorni.
- 28 Republika Malta se, da bi podkrepila to trditev, sklicuje na preglednico iz priloge 1 k odgovoru na tožbo, ki vsebuje primerjavo sedmih modelov vozil, ki so najpogosteje registrirana na Malti, in iz katere naj bi izhajalo, da je bilo pobiranje višje TAC za vozila, registrirana po 1. januarju 2009,

v primerjavi s TAC za vozila, registrirana pred tem datumom, pravičen ukrep, da bi se splošno davčno breme lastnikov vozil, registriranih pred letom 2009, čim bolj približalo davčnemu bremenu lastnikov vozil, registriranih po 1. januarju 2009.

- 29 Pobiranje višje TAC za vozila, registrirana po 1. januarju 2009, naj tako ne bi ustvarjalo nobene diskriminacije med vozili, ki so bila registrirana pred tem datumom, in tistimi, ki so bila registrirana po tem datumu, temveč naj bi, nasprotno, prispevalo k preprečevanju diskriminacije in očitne nepravilnosti, ki bi ju utrpeli lastniki vozil, ki so bila registrirana pred 1. januarjem 2009, če bi se morala uporabljati enaka TAC brez razlikovanja. Obračun enake stopnje TAC naj namreč lastnikom zadnjenavedenih vozil nikakor ne bi omogočal amortizacije višjega davka na registracijo, ki so ga plačali, zaradi česar pa bi se preostala vrednost teh vozil močno zmanjšala v primerjavi z vrednostjo vozil, ki so bila registrirana po tem datumu.
- 30 Nazadnje, Republika Malta dodaja, da vozil, ki so bila registrirana v drugi državi članici pred 1. januarjem 2009 in uvožena na Malto po tem datumu, ni mogoče enačiti z vozili, ki so bila na Malti registrirana pred navedenim datumom, saj je za prva vozila veljal popolnoma drugačen sistem davka na registracijo v njihovi izvorni državi članici.
- 31 Na tretjem mestu, Republika Malta ponovno poudarja, da se z novim sistemom želi zaščititi okolje, in sicer z uporabo načela „plača povzročitelj obremenitve“, ki daje prednost novim, manjšim in čistejšim vozilom. V okviru novega sistema naj bi se stopnja TAC povečevala sorazmerno glede na starost vozila in glede na njegove skupne emisije CO₂. Tako naj bi ta sistem dejansko spodbujal nakup vozil, ki manj onesnažujejo, in pogostejšo menjavo vozil, ker naj bi bila stopnja TAC prvih pet let po registraciji vsakega vozila fiksna.
- 32 Na četrtem mestu, Republika Malta pripominja, da naj bi se z obdavčitvijo celotnega voznega parka, registriranega na Malti pred 1. januarjem 2009, po novem sistemu kaznovale osebe, ki so svoje vozilo kupile pred tem datumom, saj naj bi taka obdavčitev močno zmanjšala preostalo vrednost zadevnih vozil in naj bi njihovim lastnikom nalagala visoko davčno obremenitev v obliki TAC, čeprav naj bi ti že nosili veliko davčno breme ob registraciji. Zato naj bi prehod na nov sistem ogrozil legitimna pričakovanja lastnikov vozil, ki so bila na Malti registrirana po starem sistemu. Poleg tega naj pri navedeni obdavčitvi ne bi bile upoštevane socialne posledice, ki naj bi izhajale iz dejstva, da naj bi bila vozila, za katera velja stari sistem, na splošno v lasti oseb v slabem finančnem položaju.
- 33 Na petem in zadnjem mestu, po navedbah Republike Malte je spremembe zakona o registraciji, ki naj bi odpravile zatrevanje kršitev člena 110 PDEU, že odobril malteški parlament in bodo začele veljati 1. januarja 2024, pri čemer je Republika Malta vendarle pojasnila, da so bile te spremembe predložene Komisiji le v duhu sodelovanja in sklepanja kompromisov ter da ne pomenijo priznanja obstoja kakršne koli kršitve ali diskriminacije.

Presoja Sodišča

- 34 Na prvem mestu, opozoriti je treba, da je treba – kot izhaja iz ustaljene sodne prakse Sodišča – obstoj neizpolnitve obveznosti presojati glede na položaj države članice, kakršen je bil ta ob izteku roka, določenega v obrazloženem mnenju, in da Sodišče naknadnih sprememb ne more upoštevati (sodba z dne 21. septembra 2023, Komisija/Nemčija (Varstvo posebnih ohranitvenih območij), C-116/22, EU:C:2023:687, točka 29 in navedena sodna praksa).

- 35 Zato v obravnavani zadevi dejstvo, da je malteški parlament po izteku roka, ki je bil določen v obrazloženem mnenju z dne 9. junija 2021, odobril spremembe zakona o registraciji, navedene v točki 33 te sodbe, v ničemer ne vpliva na predmet te tožbe in na njeno utemeljenost.
- 36 Na drugem mestu in kot je Sodišče večkrat razsodilo, člen 110 PDEU pomeni dopolnitev določb, ki se nanašajo na odpravo carin in dajatev z enakim učinkom. Namen te določbe Pogodbe DEU je zagotoviti prosti pretok blaga med državami članicami v normalnih razmerah konkurence, in sicer tako, da se odpravijo vse oblike zaščite, ki bi lahko izhajale iz uporabe notranjih diskriminatornih davkov na izdelke, ki izvirajo iz drugih držav članic (sodba z dne 3. junija 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, točka 37 in navedena sodna praksa).
- 37 V ta namen člen 110, prvi odstavek, PDEU vsem državam članicam prepoveduje uvedbo notranjih davkov na izdelke iz drugih držav članic, ki bi bili višji od davkov, uvedenih na enakovrstne domače izdelke.
- 38 Namen te določbe je zato zagotoviti popolno nevtralnost nacionalnih davkov glede na konkurenco med izdelki, ki so že na nacionalnem trgu, in uvoženimi izdelki (sodba z dne 7. aprila 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, točka 35 in navedena sodna praksa).
- 39 V tem smislu je Sodišče razsodilo, da je sistem obdavčitve mogoče šteti za združljiv s členom 110 PDEU le, če je vzpostavljen in urejen tako, da izključuje vsako možnost, da bi bili uvoženi izdelki bolj obdavčeni od domačih izdelkov, in da tako v nobenem primeru nima diskriminatornih učinkov (sodba z dne 3. junija 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, točka 38 in navedena sodna praksa).
- 40 V tem okviru je Sodišče pojasnilo, da gre za kršitev člena 110, prvi odstavek, PDEU, kadar se davek na uvoženi izdelek in davek na enakovrsten domači izdelek izračunata na različna načina in po različnih postopkih, kar je – tudi če le v nekaterih primerih – vodilo do višjega davka na uvoženi izdelek (sodba z dne 3. junija 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, točka 39 in navedena sodna praksa).
- 41 Zato se mora prepoved iz člena 110 PDEU uporabiti vsakič, ko bi lahko nacionalni davek neke države članice odvrčal od uvoza izdelkov, ki izvirajo iz drugih držav članic, v korist enakovrstnih domačih izdelkov (sodba z dne 19. decembra 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, točka 38).
- 42 Vendar po eni strani iz sodne prakse Sodišča izhaja, da so davki na motorna vozila, kot so zlasti dajatve na uporabo cest in registracijo, nacionalni davki držav članic (glej v tem smislu sodbi z dne 15. marca 2001, Komisija/Francija, C-265/99, EU:C:2001:169, točka 51, in z dne 19. decembra 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, točka 20 in navedena sodna praksa).
- 43 Po drugi strani ni sporno, da so motorna vozila, ki so na trgu neke države članice, njeni „domači izdelki“ v smislu člena 110 PDEU. Kadar so ti izdelki dani v prodajo na trgu rabljenih vozil te države članice, jih je treba šteti za „enakovrstne izdelke“, kot so uvožena rabljena vozila istega tipa z enakimi značilnostmi, ki so enako ohranjena (sodba z dne 7. julija 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, točka 24 in navedena sodna praksa).
- 44 Zato člen 110 PDEU vse države članice zavezuje, da izberejo in uredijo dajatve za motorna vozila tako, da učinek teh dajatev ni dajanje prednosti prodaji domačih rabljenih vozil in odvrčanje od uvoza enakovrstnih rabljenih vozil (sodba z dne 7. aprila 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, točka 56).

- 45 V tem okviru je Sodišče med drugim razsodilo, da je v nasprotju s členom 110 PDEU ureditev države članice, na podlagi katere se enkratna dajatev na uporabo cest, ki jo določa, pobira za lahka potniška motorna vozila, registrirana ali vpisana v navedeni državi članici, ne da bi se upošteval datum prve registracije vozila, kadar je bila ta opravljena v drugi državi članici, zaradi česar so ta vozila, uvožena iz druge države članice, višje obdavčena kot enakovrstna neuvožena vozila. Učinek take ureditve je namreč, da se nacionalnim rabljenim vozilom daje prednost pri prodaji in tako odvrča od uvoza enakovrstnih rabljenih vozil (glej v tem smislu sklep z dne 17. aprila 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, točki 21 in 22).
- 46 Zato je treba ob upoštevanju te sodne prakse preveriti, ali sistem, ki je uveden s četrto prilogo k zakonu o registraciji, v zvezi z določitvijo zneska TAC zajema učinek, opisan v prejšnji točki te sodbe, tako da, kot to trdi Komisija, krši prepoved diskriminacije, ki je določena v členu 110 PDEU.
- 47 V zvezi s tem je treba, prvič, v skladu s sodno prakso iz točke 43 te sodbe in v nasprotju s trditvijo Republike Malte o neobstoju malteškega trga vozil ugotoviti, da je treba vozila, ki so registrirana na Malti in dana v prodajo na trgu rabljenih vozil te države članice, šteti za „enakovrstne domače izdelke“, kot so uvožena rabljena vozila istega tipa z enakimi značilnostmi, ki so enako ohranjena, v smislu člena 110 PDEU.
- 48 Drugič, kot je razvidno iz členov 3(1) in 8(5) zakona o registraciji, se TAC obračunava na motorna vozila, ki so uvožena na Malto ali tam izdelana, ter se pobira ob registraciji takih vozil in nato vsako leto.
- 49 Tretjič, ni sporno, da se v okviru sistema, uvedenega s četrto prilogo k zakonu o registraciji, obračunava različna TAC glede na to, ali se nanaša na vozila, ki so registrirana na Malti pred 1. januarjem 2009 ali po njem. Natančneje, za vozila, registrirana na Malti pred tem datumom, se TAC izračuna na osnovi delovne prostornine motorja vozila, načina pogona (dizel ali bencin) in leta izdelave. Nasprotno se za vozila, registrirana na Malti po navedenem datumu, TAC izračuna na osnovi emisij CO₂ (bencinski motorji), emisij CO₂ in delcev (dizelski motorji) ter leta izdelave za obe vrsti motorja.
- 50 Četrtič, iz pisnih vlog strank je razvidno, da je zaradi teh različnih metod izračuna znesek TAC, ki se obračunava na vozila, registrirana na Malti po 1. januarju 2009, višji od zneska TAC, ki se obračunava za enakovrstna vozila, registrirana na Malti pred tem datumom, kar potrjujejo primeri, ki jih je Komisija predstavila Sodišču in ki jim Republika Malta ni oporekala.
- 51 Tako je učinek sistema, ki je uveden s četrto prilogo k zakonu o registraciji, v zvezi z določitvijo zneska TAC to, da za rabljena vozila, ki so bila prodana na Malti po tem, ko so bila tam registrirana pred 1. januarjem 2009, velja nižja TAC v primerjavi z enakovrstnimi rabljenimi vozili, ki so bila pred tem datumom registrirana v državi članici, ki ni Republika Malta, in po navedenem datumu prepeljana na Malto.
- 52 Zato tak sistem za rabljena vozila, ki so bila prvič registrirana v državi članici, ki ni Republika Malta, pred 1. januarjem 2009 in so bila uvožena v zadnjenavedeno državo po tem datumu, določa višjo obdavčitev kot za domača enakovrstna rabljena vozila, ki so bila pred navedenim datumom registrirana na Malti, ker ne upošteva datuma registracije uvoženih vozil v drugih državah članicah. Njegov učinek je torej, da domačim rabljenim vozilom daje prednost pri prodaji in tako odvrča od uvoza enakovrstnih rabljenih vozil (glej po analogiji sklep z dne 17. aprila 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, točka 21).

- 53 Na tretjem mestu, trditve, s katerimi želi Republika Malta dokazati skladnost sistema, uvedenega s četrto prilogo k zakonu o registraciji, s členom 110 PDEU, ne morejo povzročiti dvoma o tej presoji.
- 54 Prvič, glede trditve o vsesplošnosti davka na registracijo in TAC je namreč treba ugotoviti, da razen dejstva, da imata obe dajatvi isto pravno podlago v malteški zakonodaji, na podlagi dokazov, ki jih je predložila Republika Malta zlasti v preglednici iz priloge 1 k odgovoru na tožbo, omenjeni v točki 28 te sodbe, ni mogoče dokazati, da sta navedeni dajatvi tako povezani, da bi bila upravičena njuna skupna presoja.
- 55 Po eni strani je glede same narave teh dajatev treba navesti, da se davek na registracijo plača zaradi registracije vozila na Malti, medtem ko se TAC plača zaradi posedovanja vozila, ki je primerno za uporabo na javnih cestah. Po drugi strani je treba glede obveznosti plačila teh dajatev navesti, da se davek na registracijo plača le enkrat ob registraciji vozila na Malti, medtem ko je treba TAC plačati ob registraciji in jo nato plačevati vsako leto v celotni življenjski dobi vozila.
- 56 Poleg tega, tudi ob domnevi, da je obstoj povezave med davkom na registracijo in TAC mogoče šteti za dokazan, Republika Malta nikakor ni dokazala, da skupni znesek davka na registracijo, ki so ga plačali lastniki vozil, registriranih na Malti pred letom 2009, in TAC, ki jo je treba plačevati v celotni življenjski dobi teh vozil, ustreza skupnemu znesku davka na registracijo, ki so ga plačali lastniki enakovrstnih vozil, ki so bila prvič registrirana v državi članici, ki ni Republika Malta, pred 1. januarjem 2009 in uvožena v zadnjenavedeno državo članico po tem datumu, in TAC, ki jo je treba plačevati v celotni življenjski dobi teh zadnjenavedenih vozil.
- 57 Drugič, glede trditve Republike Malte, da je cilj novega sistema varstvo okolja z uporabo načela „plača povzročitelj obremenitve“, zadošča ugotovitev, da ta država članica ni dokazala, kako naj bi višja obdavčitev s TAC za uvožena rabljena vozila kot za enakovrstna nacionalna rabljena vozila lahko zagotavljala uresničitev tega cilja.
- 58 Poleg tega in kot je Komisija pravilno poudarila, je cilj varstva okolja mogoče uresničiti celovitejše in skladnejše s povečanjem okoljske komponente TAC za vsa vozila neke starosti, in sicer za rabljena vozila, ki so bila prvič registrirana pred letom 2009 bodisi na Malti bodisi v drugi državi članici. Tako povečanje naj ne bi diskriminatorno dajalo prednosti nacionalnemu trgu rabljenih vozil v škodo uporabe uvoženih rabljenih vozil in bi bilo poleg tega v skladu z načelom, da plača povzročitelj obremenitve (glej v tem smislu sodbo z dne 7. julija 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, točka 28 in navedena sodna praksa).
- 59 Tretjič, glede trditve v zvezi z načelom varstva legitimnih pričakovanj in socialnimi preudarki je treba navesti, da tudi ob domnevi, da so to načelo in ti preudarki legitimen cilj za utemeljitev zadevnega različnega obravnavanja, Republika Malta ni dokazala, kako naj bi vzpostavitev tega različnega obravnavanja lahko zagotovila zaščito navedenega načela in upoštevanje navedenih socialnih preudarkov.
- 60 V teh okoliščinah je treba po zgledu Komisije ugotoviti, da bi Republika Malta, če bi menila, da je treba zaščititi morebitna pričakovanja lastnikov nacionalnega voznega parka, ki je bil registriran na Malti pred 1. januarjem 2009, to lahko storila brez kršitve prepovedi diskriminacije iz člena 110 PDEU tako, da bi stari sistem uporabila tako za ta vozila kot za vozila, ki so bila pred tem datumom registrirana v drugi državi članici in po tem datumu uvožena na Malto.

- 61 Zato je treba ugotoviti, da sistem, ki je uveden s četrto prilogo k zakonu o registraciji, v zvezi z določitvijo zneska TAC krši člen 110 PDEU, in tako ugoditi edinemu tožbenemu razlogu Komisije.
- 62 Iz vseh navedenih preudarkov izhaja, da Republika Malta s tem, da za motorna vozila, ki so bila v drugih državah članicah registrirana pred 1. januarjem 2009 in so bila na Malto pripeljana po tem datumu, obračunava višjo letno dajatev za uporabo cest, kot jo obračunava za enakovrstna vozila, ki so bila na Malti registrirana pred navedenim datumom, ni izpolnila svojih obveznosti iz člena 110 PDEU.

Stroški

- 63 V skladu s členom 138(1) Poslovnika Sodišča se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni.
- 64 Ker Republika Malta v obravnavanem primeru ni uspela, se ji v skladu s predlogi Komisije naloži, da poleg svojih stroškov nosi stroške Komisije.

Iz teh razlogov je Sodišče (sedmi senat) razsodilo:

- 1. Republika Malta s tem, da za motorna vozila, ki so bila v drugih državah članicah registrirana pred 1. januarjem 2009 in so bila na Malto pripeljana po tem datumu, obračunava višjo letno dajatev za uporabo cest, kot jo obračunava za enakovrstna vozila, ki so bila na Malti registrirana pred navedenim datumom, ni izpolnila svojih obveznosti iz člena 110 PDEU.**
- 2. Republika Malta poleg svojih stroškov nosi stroške Evropske komisije.**

Podpisi