



# Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (sjunde avdelningen)

den 22 februari 2024\*

”Fördragsbrott – Artikel 110 FEUF – Årlig trafikskatt – Högre beskattning av importerade begagnade fordon än av liknande fordon som redan finns på den inhemska marknaden”

I mål C-694/22,

angående en talan om fördragsbrott enligt artikel 258 FEUF, som väckts den 10 november 2022,

**Europeiska kommissionen**, företrädd av M. Björkland, K. Mifsud-Bonnici och R. Valletta Mallia, samtliga i egenskap av ombud,

sökande,

mot

**Republiken Malta**, företrädd av A. Buhagiar, i egenskap av ombud,

svarande,

meddelar

DOMSTOLEN (sjunde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden F. Biltgen samt domarna J. Passer och M.L. Arastey Sahún (referent),

generaladvokat: A.M. Collins,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

\* Rättegångsspråk: engelska.

## Dom

- 1 Europeiska kommissionen har yrkat att domstolen ska fastställa att Republiken Malta har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 110 FEUF genom att tillämpa en högre årlig trafikskatt på motorfordon som registrerats i andra medlemsstater före den 1 januari 2009 och som förts in i Malta från och med detta datum än den trafikskatt som tillämpas på liknande fordon som registrerats i Malta före nämnda datum.

### Tillämpliga bestämmelser

- 2 I artikel 2.1 i Motor Vehicles Registration and Licensing Act (lag om registrering och godkännande av motorfordon), i dess lydelse enligt 2016 års lag XV, som återfinns i kapitel 368 i Maltas lagar (nedan kallad registreringslagen), föreskrivs följande:

”I denna lag, om inte annat anges av sammanhanget, gäller följande definitioner:

...

trafikskatt: den skatt som betalas vid registreringen av ett motorfordon och därefter varje år.

...

registreringsavgift: den registreringsavgift som tas ut och uppbärs i enlighet med artikel 3.

...”

- 3 Artikel 3.1 i registreringslagen har följande lydelse:

”[Transportmyndigheten i Malta] ska, i regeringens namn, fastställa och uppbära registreringsavgift och trafikskatt, med den avgifts- eller skattesats eller med det belopp som anges i denna lag, vid registrering och godkännande av

a) varje motorfordon som importeras till eller förs in i Malta, och

b) varje motorfordon som tillverkas i Malta,

såvida inte fordonet omfattas av ett undantag enligt denna lag eller om det redan är registrerat och godkänt i ett annat land och införs eller tillfälligt importeras till Malta i enlighet med bestämmelserna i artikel 18 ...”

- 4 Artikel 8 i denna lag har följande lydelse:

”1) Registreringsavgiften för fordon i kategorierna M1, M2 och M3 ska betalas på registreringsvärdet för ett motorfordon som klassificerats eller tillfälligt klassificerats i den andra bilagan, enligt den avgiftssats eller det belopp som anges för den berörda kategorin och i enlighet med de kriterier som anges i varje bilaga:

Med förbehåll för att registreringsavgiften, för begagnade fordon i kategori M1 som klassificeras i den andra bilagan, utom de som omfattas av artikel 6.2, inte får överstiga det återstående skattemässiga värdet på ett identiskt eller liknande motorfordon på den maltesiska marknaden.

2) Registreringsavgiften för fordon i kategorierna N1, N2 och N3 ska motsvara de avgiftssatser eller de belopp som anges i den första bilagan.

3) För motorfordon som förts in i Malta och som har hyrts eller leasats i en annan medlemsstat och som omfattas av en registreringsavgift i enlighet med artikel 3.2 ska den registreringsavgift som föreskrivs i artikel 3.3 betalas.

4) Motorfordon i kategori M1 vars CO<sub>2</sub>-utsläppsnivåer är lika med eller högre än 221 g/km (och vars utsläppsnivå motsvarar den senaste europeiska standarden, den senaste europeiska standarden minus ett eller den senaste europeiska standarden minus två) och motorcyklar med en cylindervolym på minst 801 cc som ska registreras för första gången vid [Transportmyndigheten i Malta] enligt denna lag får registreras för användning på vägar i Malta enbart och uteslutande på lördagar, söndagar, nationella helgdagar och andra helgdagar.

Registreringsavgiften för nämnda motorfordon i kategori M1 och motorcyklar ska tas ut enligt den avgiftssats som anges i andra bilagan till denna lag.

5) En trafikskatt ska erläggas vid registrering av motorfordon i kategori M1 och motorcyklar som registrerats i enlighet med punkterna 3 och 4, med full skattesats enligt vad som anges i fjärde bilagan och varje år därefter.

...”

- 5 I fjärde bilagan till registreringslagen görs åtskillnad mellan, å ena sidan, fordon som registrerats i Malta före den 1 januari 2009, för vilka en trafikskatt tas ut på grundval av cylindervolymen på fordonets motor, framdrivningssystem (diesel eller bensin) och fordonets tillverkningsår, och, å andra sidan, fordon som registreras i Malta från och med den 1 januari 2009, för vilka en trafikskatt tas ut på grundval av koldioxidutsläpp (bensinmotorer), utsläpp av koldioxid och partiklar (dieselmotorer) och tillverkningsår.

### **Det administrativa förfarandet och förfarandet vid domstolen**

- 6 Kommissionen gjorde bedömningen att den fjärde bilagan till registreringslagen stred mot artikel 110 FEUF, i och med att den innebar att det tillämpades en högre årlig trafikskatt för motorfordon som registrerats i andra medlemsstater än Republiken Malta före den 1 januari 2009 och förts in i Malta från och med detta datum än för liknande fordon som registrerats i Malta före detta datum. Kommissionen sände därför, den 7 juni 2019 en formell underrättelse till denna medlemsstat.
- 7 Republiken Malta svarade genom skrivelse av den 26 augusti 2019, i vilken den angav att ordningen med registreringsavgift för fordon och ordningen med trafikskatt kompletterade varandra, vilket innebar att den sistnämnda ordningen inte kunde bli föremål för en separat prövning med avseende på huruvida den är förenlig med artikel 110 FEUF. Vidare förklarade Republiken Malta att den ordning som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen vad gäller trafikskatten för fordon som registrerats i Malta från och med den 1 januari 2009 (nedan

kallad det nya systemet) grundade sig på principen att förorenaren ska betala och gynnade nya, mindre och renare fordon. Republiken Malta angav även att en tillämpning av det nya systemet på fordon som registrerats i Malta före den 1 januari 2009 skulle missgynna de personer som hade köpt sitt fordon före nämnda datum. Slutligen angav Republiken Malta att det pågick en utredning om ändringar i registreringslagen som skulle kunna åtgärda den diskriminering som den fjärde bilagan till denna lag, enligt kommissionen, införde med avseende på fordon som importerats till Malta från och med den 1 januari 2009.

- 8 Den 9 juni 2021 avgav kommissionen ett motiverat yttrande i vilket den upprepade att den ansåg att den ordning med trafikskatt som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen stred mot artikel 110 FEUF. Kommissionen påpekade att de ändringar som Republiken Malta hade nämnt i sin skrivelse av den 26 augusti 2019 fortfarande inte hade antagits och att kommissionen inte hade beaktat dem i sin bedömning, men att den av den omständigheten att dessa ändringar hade föreslagits hade dragit slutsatsen att Republiken Malta medgav att den aktuella diskrimineringen förelåg. Kommissionen uppmanade därmed Republiken Malta att rätta sig efter det motiverade yttrandet inom två månader.
- 9 Genom skrivelse av den 5 augusti 2021 besvarade Republiken Malta det motiverade yttrandet och lämnade ytterligare upplysningar om de lagstiftningsåtgärder som planerades för att avhjälpa den påstådda överträdelsen. Denna medlemsstat framhöll dessutom på nytt de negativa konsekvenser som en övergång av alla fordon som registrerats i Malta före den 1 januari 2009 till det nya systemet skulle få för ägarna av de berörda fordonen. En sådan övergång skulle nämligen strida mot dessa ägares berättigade förväntningar. Dessa ägare hade nämligen, i enlighet med den ordning som tillämpades innan den fjärde bilagan till registreringslagen började gälla (nedan kallat det gamla systemet), vid tidpunkten för registreringen av deras fordon betalat en registreringsavgift, och förväntade sig inte att något ytterligare uttag av skatter eller avgifter skulle ske senare. I detta sammanhang har Republiken Malta understrukit att man bör beakta de sociala konsekvenser som en sådan förändring skulle få, med hänsyn till att det är sannolikt att de fordon som omfattas av det gamla systemet tillhör personer som befinner sig i en svår ekonomisk situation.
- 10 Kommissionen övertygades inte av Republiken Maltas argument och beslutade därför att väcka förevarande talan.

## **Prövning av talan**

### ***Parternas argument***

- 11 Kommissionen har till stöd för sin talan anfört en enda anmärkning, nämligen att Republiken Malta har åsidosatt artikel 110 FEUF, i och med att den ordning som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen, vad gäller hur beloppet för den årliga trafikskatten ska fastställas, medför en diskriminering av begagnade fordon som registrerats i en annan medlemsstat före den 1 januari 2009 och som importerats till Malta från och med detta datum.
- 12 Kommissionen har först påpekat att fordon som registrerats i Malta före den 1 januari 2009 enligt denna ordning ska beskattas enligt det gamla systemet, enligt vilket den årliga trafikskatten beräknas på grundval av cylindervolymen på fordonets motor, framdrivningssystemet (diesel eller bensin) och tillverkningsåret. Fordon som registrerats i Malta från och med detta datum ska

däremot beskattas enligt det nya systemet, enligt vilket den årliga trafikskatten beräknas på grundval av koldioxidutsläpp från bensindrivna motorfordon respektive utsläpp av koldioxid och partiklar från dieseldrivna fordon och tillverkningsåret för dessa två fordonskategorier.

- 13 Eftersom det inte har bestritts att den årliga trafikskatt som är tillämplig enligt det nya systemet är högre än den årliga trafikskatt som är tillämplig enligt det gamla systemet, omfattas fordon som registrerats i Malta före den 1 januari 2009 av en lägre årlig trafikskatt än liknande fordon som registrerats i en annan medlemsstat och förts in i Malta efter detta datum. Kommissionen har i detta sammanhang gett några exempel som den anser illustrerar detta påstående.
- 14 Kommissionen erinrar om att artikel 110 FEUF ålägger varje medlemsstat att välja och utforma de skatter som belastar fordon på ett sådant sätt att de inte gynnar försäljningen av inhemska begagnade fordon och därmed avskräcker från import av liknande begagnade fordon från andra medlemsstater (dom av den 7 juli 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punkt 25).
- 15 Kommissionen har i detta sammanhang hänvisat till EU-domstolens fasta praxis, som följer bland annat av dom av den 11 december 1990, kommissionen/Danmark (C-47/88, EU:C:1990:449, punkt 17), dom av den 3 juni 2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, punkterna 32 och 40), och dom av den 7 april 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 55). Av denna rättspraxis framgår att begagnade motorfordon från andra medlemsstater, vilka utgör ”varor från andra medlemsstater”, i den mening som avses i artikel 110 FEUF, är fordon som utbjuds till försäljning i andra medlemsstater än den berörda medlemsstaten och som, för det fall de köps av en person bosatt i den sistnämnda medlemsstaten kan importeras och sättas i trafik i den medlemsstaten, medan liknande inhemska fordon, som utgör ”inhemska varor” i den mening som avses i artikel 110 FEUF, är begagnade motorfordon av samma typ, med samma egenskaper och i samma skick som utbjuds till försäljning i den berörda medlemsstaten.
- 16 Enligt kommissionen tar den ordning som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen, i den del den fastställer det belopp som ska utgå i form av årlig trafikskatt, inte hänsyn till tidpunkten för fordonets första registrering, när denna ägde rum i en annan medlemsstat än Republiken Malta före den 1 januari 2009. Detta innebär att fordon som importerats från en annan medlemsstat beskattas hårdare än fordon som registrerats i Malta före detta datum.
- 17 Kommissionen har av detta dragit slutsatsen att den ordning som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen – i likhet med den årliga trafikskatt som togs ut för motorfordon registrerade i Portugal enligt det portugisiska skattesystemet, ett system som domstolen i beslut av den 17 april 2018, dos Santos (C-640/17, EU:C:2018:275), slog fast strider mot artikel 110 FEUF – har till verkan att främja en förmånlig beskattning av inhemska begagnade motorfordon och att avskräcka från att föra in liknande begagnade motorfordon från andra medlemsstater, vilket innebär ett åsidosättande av nämnda artikel.
- 18 Kommissionen har vidare bestritt de argument som framförts av Republiken Malta under det administrativa förfarandet för att motivera att den fjärde bilagan till registreringslagen är förenlig med artikel 110 FEUF.
- 19 Kommissionen har i detta hänseende, för det första, gjort gällande att Republiken Maltas argument, enligt vilket registreringsavgiften och den årliga trafikskatten kompletterar varandra, saknar grund. Frågan huruvida den sistnämnda skatten är förenlig med unionsrätten ska nämligen bedömas oberoende av varje annan skatt eller avgift på fordon. Dessutom saknas det, även om nämnda skatt och avgift har samma rättsliga grund i maltesisk lagstiftning, samband

mellan dem vad gäller hur de beräknas, eftersom registreringsavgiften endast tas ut en gång medan den årliga trafikskatten tas ut varje år. Även om det antas att Republiken Malta anser det lämpligt att beskatta fordon som registrerats i Malta före den 1 januari 2009 enligt det gamla systemet, som kompensation, skulle denna medlemsstat lätt kunna avhjälpa den diskriminering som fjärde bilagan till registreringslagen inför, helt enkelt genom att medge samma skattemässiga behandling av importerade begagnade fordon som registrerats i en annan medlemsstat före detta datum.

- 20 Kommissionen har, för det andra, anfört att en strävan att uppnå ett miljömål, i förevarande fall genom att införa principen att förörenaren betalar i det nya systemet, inte befriar en medlemsstat från skyldigheten att undvika all diskriminering. Såsom EU-domstolen redan har slagit fast i punkt 60 i domen av den 7 april 2011, Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219), skulle målet att skydda miljön i förevarande fall kunna uppnås på ett mer fullständigt och sammanhängande sätt genom att öka miljökomponenten i den årliga trafikskatten för alla fordon med en viss ålder som registrerats före den 1 januari 2009, oavsett om det rör sig om importerade begagnade fordon eller "inhemska" fordon.
- 21 Kommissionen menar, för det tredje, att övervägandena avseende åsidosättandet av principen om skydd för berättigade förväntningar och de sociala konsekvenser det skulle medföra om alla nationella fordon som registrerats före den 1 januari 2009 omfattades av det nya systemet inte kan motivera ett åsidosättande av den grundläggande principen om icke-diskriminering i artikel 110 FEUF. De maltesiska myndigheterna skulle nämligen lätt kunna undanröja farhågorna i detta avseende, samtidigt som de iakttar artikel 110 FEUF, genom att låta samtliga fordon som registrerats före detta datum, antingen i Malta eller i en annan medlemsstat, omfattas av det gamla systemet.
- 22 Slutligen har kommissionen understrukit att den process som pågår i Republiken Malta för att ändra registreringslagen inte har någon inverkan på förevarande talan. Republiken Malta har nämligen ännu inte formellt antagit någon ändring. Dessutom framgår det av EU-domstolens fasta praxis att förekomsten av ett fördragsbrott ska bedömas mot bakgrund av den situation som rådde i medlemsstaten vid utgången av den frist som har angetts i det motiverade yttrandet, det vill säga i förevarande fall den 9 augusti 2021.
- 23 Republiken Malta har, för det första, påpekat att det inte tillverkas några fordon i Malta, vilket innebär att alla fordon nödvändigtvis importeras till denna medlemsstat. Eftersom det inte finns någon lokal fordonsmarknad kan medlemsstaten aldrig ha övervägt att anta någon lagstiftning som syftar till att skydda en sådan marknad. Varje hänvisning till "inhemska varor", jämförda med "importerade varor", inom ramen för den maltesiska fordonsmarknaden, är därför absurd och utgör en ren fiktion. Kommissionens samtliga rättsliga argument bör därför underkännas, eftersom de grundar sig på en sådan fiktion.
- 24 Den åtskillnad som görs i den ordning som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen, vad gäller hur beloppet för den årliga trafikskatten ska fastställas, grundar sig inte på huruvida det berörda fordonet har tillverkats i Malta eller importerats från en annan medlemsstat, i vilket fall det skulle vara uppenbart att artikel 110 FEUF hade åsidosatts, utan på dagen för registreringen av nämnda fordon.
- 25 Republiken Malta har, för det andra, understrukit att inget fordon får användas på maltesiska vägar om inte ägaren har betalat registreringsavgiften vid importen till Malta och registreringen av fordonet i denna medlemsstat och därefter den årliga trafikskatten. I motsats till vad

kommissionen har påstått ska registreringsavgiften och den årliga trafikskatten följaktligen anses ingå i en enhetlig och övergripande skatteordning, vilket innebär att en bedömning av en av dess beståndsdelar oberoende av den andra oundvikligen leder till orättvisa och oskäligen slutsatser.

- 26 Republiken Malta har i detta sammanhang påpekat att den särbehandling, vad gäller hur beloppet för den årliga trafikskatten ska fastställas, som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen mellan fordon som registrerats i Malta före den 1 januari 2009, det vill säga inom ramen för det gamla systemet, och fordon som registrerats från och med detta datum, det vill säga inom ramen för det nya systemet, tar hänsyn till den omständigheten att ägarna av fordon som registrerades enligt det gamla systemet betalade en registreringsavgift som var betydligt högre än den som ägarna av fordon som registreras enligt det nya systemet betalar. I gengäld åläggs de sistnämnda att betala en årlig trafikskatt som varierar beroende på deras fordons koldioxidutsläpp.
- 27 Systemet är således utformat på ett sådant sätt att det leder till en rättvis total beskattning av fordon och motverkar den nackdel som annars skulle uppstå för fordon som registrerats i Malta före år 2009, på grund av den nedsättning av registreringsavgiften som följde av de ändringar som antogs år 2009. Enligt Republiken Malta ska fordon som registrerats i Malta före den 1 januari 2009 och de som registrerats från och med detta datum anses tillhöra två objektivt sett skilda kategorier som, på grund av omarbetningen av skattesystemet, inte är jämförbara och således inte kan bli föremål för diskriminerande behandling.
- 28 För att illustrera detta argument har Republiken Malta hänvisat till en tabell i bilaga 1 till sitt svaromål, vilken innehåller en jämförelse mellan de sju mest registrerade fordonsmodellerna på Malta. Republiken Malta anser att det av denna tabell framgår att det är rimligt att ta ut en högre årlig trafikskatt för fordon som registrerats från och med den 1 januari 2009 jämfört med den årliga trafikskatt som tas ut för fordon som registrerats före detta datum, i syfte att den totala skattebördan för ägare av fordon registrerade före 2009 i möjligaste mån ska motsvara den skattebörda som gäller för ägare av fordon registrerade från och med den 1 januari 2009.
- 29 Uttag av en högre årlig trafikskatt för fordon som registrerats från och med den 1 januari 2009 skapar således inte någon diskriminering mellan fordon som registrerats före detta datum och fordon som registrerats efter detta datum, utan bidrar tvärtom till att undvika den diskriminering och den uppenbara orättvisa som skulle drabba ägare av fordon som registrerats före den 1 januari 2009 om samma årliga trafikskatt skulle tillämpas utan åtskillnad. Att ta ut en likvärdig årlig trafikskatt skulle nämligen inte på något sätt ge ägarna av dessa sistnämnda fordon möjlighet att skriva av den högre registreringsavgift som de har betalat, med den oundvikliga följden att dessa fordons restvärde minskar kraftigt i förhållande till värdet på fordon som registrerats efter detta datum.
- 30 Republiken Malta har slutligen tillagt att fordon som registrerats i en annan medlemsstat före den 1 januari 2009 och som importerats till Malta från och med detta datum inte kan likställas med fordon som registrerats i Malta före nämnda datum, eftersom de förstnämnda fordonen omfattats av en helt annan ordning avseende registreringsavgift i deras ursprungsmedlemsstater.
- 31 Republiken Malta har, för det tredje, upprepat att det nya systemet syftar till att skydda miljön genom en tillämpning av principen att förorenaren betalar, varvid det gynnar nya, mindre och renare fordon. I det nya systemet ökar skattesatsen för den årliga trafikskatten i proportion till både fordonets ålder och dess totala koldioxidutsläpp. Syftet med detta system är således i själva

verket att uppmuntra till inköp av mindre förorenande fordon och till en mer frekvent uppgradering av fordon, eftersom skattesatsen för den årliga trafikskatten fastställs under de första fem åren efter ett fordon's registrering.

- 32 Republiken Malta har, för det fjärde, upprepat att en skyldighet att hänföra alla fordon som registrerats på Malta före den 1 januari 2009 till det nya systemet skulle missgynna de personer som har köpt sitt fordon före detta datum, eftersom en sådan skattskyldighet skulle medföra en kraftig minskning av de berörda fordonens restvärde och innebära att deras ägare ålades en hög skattebörda genom den årliga trafikskatten, trots att de redan burit en hög avgiftsbörda vid registreringen. Övergången till det nya systemet skulle således skada de berättigade förväntningarna hos ägarna av fordon som registrerats i Malta inom ramen för det gamla systemet. En sådan skattskyldighet tar inte heller hänsyn till de sociala konsekvenser som skulle bli följden, eftersom de fordon som omfattas av det gamla systemet i allmänhet innehas av personer som befinner sig i en svår ekonomisk situation.
- 33 Till sist har Republiken Malta, för det femte, angett att de ändringar av registreringslagen som skulle avhjälpa den påstådda överträdelsen av artikel 110 FEUF redan har godkänts av det maltesiska parlamentet och kommer att träda i kraft den 1 januari 2024. Republiken Malta har emellertid preciserat att dessa ändringar har lagts fram för kommissionen endast i en anda av samarbete och kompromissvilja och att de inte på något sätt innebär ett erkännande av att det föreligger någon överträdelse eller diskriminering.

### ***Domstolens bedömning***

- 34 Domstolen erinrar först om att förekomsten av ett fördragsbrott enligt domstolens fasta praxis ska bedömas mot bakgrund av den situation som rådde i medlemsstaten vid utgången av den frist som har angetts i det motiverade yttrandet och att senare förändringar inte kan beaktas av domstolen (dom av den 21 september 2023, kommissionen/Tyskland (Skydd av särskilda bevarandeområden), C-116/22, EU:C:2023:687, punkt 29 och där angiven rättspraxis).
- 35 Den omständigheten att det maltesiska parlamentet i förevarande fall, efter utgången av den frist som angavs i det motiverade yttrandet av den 9 juni 2021, godkände de ändringar av registreringslagen som nämns i punkt 33 ovan har således ingen inverkan på föremålet för förevarande talan eller på huruvida talan är välgrundad.
- 36 Domstolen erinrar vidare om att artikel 110 FEUF, såsom domstolen vid upprepade tillfällen har slagit fast, utgör ett komplement till bestämmelserna om avskaffande av tullar och avgifter med motsvarande verkan. Denna bestämmelse i EUF-fördraget har till syfte att säkerställa den fria rörligheten för varor mellan medlemsstaterna på normala konkurrensvillkor, genom att avskaffa varje form av skydd som kan följa av att diskriminerande interna skatter eller avgifter tillämpas på varor med ursprung i andra medlemsstater (dom av den 3 juni 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punkt 37 och där angiven rättspraxis).
- 37 Enligt artikel 110 första stycket FEUF är det nämligen förbjudet för alla medlemsstater att belägga varor från andra medlemsstater med högre interna skatter eller avgifter än vad som gäller för liknande inhemska varor.



- 38 Denna bestämmelse syftar till att säkerställa att de interna skatterna eller avgifterna från konkurrenssynpunkt blir helt neutrala i förhållandet mellan varor som redan finns på den nationella marknaden och varor som importeras (dom av den 7 april 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 35 och där angiven rättspraxis).
- 39 Domstolen har i detta hänseende slagit fast att ett beskattningssystem kan anses vara förenligt med artikel 110 FEUF endast om det är fastställt att det är utformat så, att importerade varor inte under några omständigheter beskattas högre än inhemska varor och att det således inte i något fall får diskriminerande effekter (dom av den 3 juni 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punkt 38 och där angiven rättspraxis).
- 40 Domstolen har i detta sammanhang preciserat att det är oförenligt med artikel 110 första stycket FEUF att belägga en importerad vara med skatter eller avgifter, vilka fastställs enligt andra beräkningsmetoder och regler än de som gäller för en liknande inhemsk vara, om detta leder till en högre skatt eller avgift för den vara som importerats, även om denna skillnad endast uppstår i vissa fall (dom av den 3 juni 2010, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punkt 39 och där angiven rättspraxis).
- 41 Förbudet i artikel 110 FEUF ska således tillämpas varje gång en intern skatt eller avgift i en medlemsstat kan avskräcka från import av varor från andra medlemsstater till förmån för inhemska varor (dom av den 19 december 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, punkt 38).
- 42 Det framgår av domstolens rättspraxis att skatter och avgifter som tas ut på motorfordon, såsom bland annat trafikskatt och registreringsavgift, utgör interna skatter och avgifter i medlemsstaterna (se, för ett liknande resonemang, dom av den 15 mars 2001, kommissionen/Frankrike, C-265/99, EU:C:2001:169, punkt 51, och dom av den 19 december 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, punkt 20 och där angiven rättspraxis).
- 43 Det är vidare utrett att motorfordon som finns på marknaden i en medlemsstat utgör ”inhemska varor” på denna marknad, i den mening som avses i artikel 110 FEUF. När dessa varor utbjuds till försäljning på marknaden för begagnade fordon i denna medlemsstat ska de betraktas som ”liknande varor” i förhållande till begagnade importerade fordon av samma slag, med samma egenskaper och i samma skick (dom av den 7 juli 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punkt 24 och där angiven rättspraxis).
- 44 Artikel 110 FEUF medför således en skyldighet för varje medlemsstat att välja och utforma de skatter som belastar fordon på ett sådant sätt att de inte gynnar försäljningen av inhemska begagnade fordon och avskräcker från import av liknande begagnade fordon (dom av den 7 april 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 56).
- 45 I detta sammanhang har domstolen bland annat slagit fast att en medlemsstats lagstiftning, enligt vilken den enhetliga trafikskatt som där föreskrevs påfördes lätta motorfordon som var avsedda för persontransport, vilka var registrerade i nämnda medlemsstat utan att hänsyn togs till dagen för den första registreringen av ett fordon när registreringen skett i en annan medlemsstat, med följd att skatten på fordon som importerats från en annan medlemsstat var högre än skatten på liknande inhemska fordon, stred mot artikel 110 FEUF. En sådan lagstiftning gynnar nämligen försäljningen av inhemska begagnade fordon och avskräcker därmed från import av liknande begagnade fordon (se, för ett liknande resonemang, beslut av den 17 april 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punkterna 21 och 22).

- 46 Det ska således, mot bakgrund av denna rättspraxis, prövas huruvida den ordning som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen, vad gäller hur beloppet för den årliga trafikskatten ska fastställas, har sådan verkan som beskrivits i föregående punkt, så att den, såsom kommissionen har hävdad, strider mot diskrimineringsförbudet i artikel 110 FEUF.
- 47 För det första konstaterar domstolen i detta hänseende, i enlighet med den rättspraxis som det hänvisas till i punkt 43 ovan och i motsats till Republiken Maltas argument att det inte finns någon maltesisk fordonsmarknad, att fordon som är registrerade i Malta och saluförs på marknaden för begagnade fordon i denna medlemsstat ska anses utgöra "liknande inhemska varor" i den mening som avses i artikel 110 FEUF, i förhållande till importerade begagnade fordon av samma slag, med samma egenskaper och i samma skick.
- 48 För det andra omfattas motorfordon som importeras eller tillverkas i Malta, såsom framgår av artikel 3.1 och artikel 8.5 i registreringslagen, av den årliga trafikskatten, vilken tas ut vid registreringen av sådana fordon och varje år därefter.
- 49 För det tredje är det utrett att det enligt den ordning som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen tillämpas en differentierad årlig trafikskatt beroende på om den avser fordon registrerade i Malta före eller från och med den 1 januari 2009. När det gäller fordon som registrerats i Malta före detta datum beräknas den årliga trafikskatten på grundval av cylindervolymen på fordonets motor, framdrivningssystemet (diesel eller bensin) och tillverkningsåret. För fordon som registreras i Malta från och med detta datum beräknas den årliga trafikskatten däremot på grundval av koldioxidutsläpp (bensinmotorer), utsläpp av koldioxid och partiklar (dieselmotorer) samt tillverkningsåret för dessa två fordonskategorier.
- 50 För det fjärde framgår det av parternas inlagor att den årliga trafikskattens belopp, på grund av dessa olika beräkningsmetoder, är högre för fordon som registreras i Malta från och med den 1 januari 2009 än för liknande fordon som registrerats i Malta före detta datum, vilket bekräftas av de exempel som kommissionen har lagt fram för domstolen och som inte har bestritts av Republiken Malta.
- 51 Den ordning som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen, vad gäller hur beloppet för den årliga trafikskatten ska fastställas, får således till följd att begagnade fordon som säljs i Malta efter att ha registrerats där före den 1 januari 2009 omfattas av en lägre årlig trafikskatt än liknande begagnade fordon som registrerats i en annan medlemsstat än Republiken Malta före detta datum och som förts in i Malta från och med detta datum.
- 52 En sådan ordning innebär således att begagnade fordon som registrerats för första gången i en annan medlemsstat än Republiken Malta före den 1 januari 2009 och som efter detta datum importerats till den sistnämnda medlemsstaten beskattas hårdare än liknande inhemska begagnade fordon som registrerats i Malta före nämnda datum, i den mån den inte tar hänsyn till det datum då de importerade fordonen registrerades i en annan medlemsstat. En sådan lagstiftning gynnar således försäljningen av inhemska begagnade fordon och avskräcker därmed från import av liknande begagnade fordon (se, analogt, beslut av den 17 april 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punkt 21).
- 53 De argument som Republiken Malta har anfört i syfte att visa att den ordning som infördes genom den fjärde bilagan till registreringslagen är förenlig med artikel 110 FEUF kan inte påverka denna bedömning.

- 54 Vad gäller argumentet att registreringsavgiften och den årliga trafikskatten ska ses som en helhet, ska det konstateras att det, med undantag för att nämnda skatt och avgift har samma rättsliga grund i den maltesiska lagstiftningen, inte finns något bland de uppgifter som Republiken Malta har lämnat, bland annat tabellen i bilaga 1 till svaromålet, som nämnts i punkt 28 ovan, som gör det möjligt att fastställa att nämnda skatt och avgift har ett sådant samband att det motiverar att de blir föremål för en gemensam bedömning.
- 55 Vad gäller själva arten av nämnda skatt och avgift ska registreringsavgiften betalas på grund av registreringen av fordonet i Malta, medan den årliga trafikskatten tas ut på grund av innehavet av ett fordon som kan användas på allmän väg. Vad gäller frågan hur skatten och avgiften tas ut, ska registreringsavgiften betalas endast en gång, vid registreringen av fordonet i Malta, medan den årliga trafikskatten ska betalas vid registreringen och därefter varje år under fordonets hela livslängd.
- 56 Även om det antas att det skulle anses styrkt att det finns ett samband mellan registreringsavgiften och den årliga trafikskatten, har Republiken Malta under alla omständigheter inte visat att det totala beloppet av den registreringsavgift som betalats av ägare av fordon som registrerats i Malta före år 2009 och den årliga trafikskatt som ska betalas under dessa fordons hela livslängd motsvarar det totala beloppet av den registreringsavgift som betalats av ägare av liknande fordon som registrerats för första gången i en annan medlemsstat än Republiken Malta före den 1 januari 2009 och som importerats till Republiken Malta från och med detta datum och den årliga trafikskatt som ska betalas under dessa fordons hela livslängd.
- 57 Vad gäller Republiken Maltas argument, enligt vilket det nya systemet syftar till att skydda miljön genom tillämpning av principen att förorenaren betalar, räcker det att konstatera att denna medlemsstat inte har styrkt på vilket sätt införandet av en årlig trafikskatt som belastar importerade begagnade fordon hårdare än liknande inhemska begagnade fordon är ägnad att säkerställa att detta mål uppnås.
- 58 Såsom kommissionen med rätta har påpekat skulle en strävan efter att uppnå ett miljöskyddsmål kunna uppnås på ett mer fullständigt och sammanhängande sätt genom att öka miljökomponenten i den årliga trafikskatten för alla fordon med en viss ålder, det vill säga begagnade fordon som registrerats för första gången före år 2009, oavsett om de registrerats i Malta eller i en annan medlemsstat. En sådan ökning skulle inte på ett diskriminerande sätt gynna den inhemska marknaden för begagnade fordon till nackdel för ibruktageandet av importerade begagnade fordon och skulle dessutom vara förenlig med principen att förorenaren betalar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 juli 2011, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, punkt 28 och där angiven rättspraxis).
- 59 Vad gäller det argument som rör principen om skydd för berättigade förväntningar och sociala överväganden – om det antas att denna princip och dessa överväganden utgör ett legitimt mål för att motivera den aktuella särbehandlingen – har Republiken Malta inte heller styrkt på vilket sätt införandet av en sådan särbehandling skulle vara ägnat att säkerställa skyddet av nämnda princip och att beakta nämnda sociala överväganden.
- 60 I detta sammanhang konstaterar domstolen, i likhet med kommissionen, att det, för det fall Republiken Malta skulle anse att det är nödvändigt att skydda de eventuella förväntningarna hos ägarna av de inhemska fordon som registrerats i Malta före den 1 januari 2009, skulle vara möjligt för denna medlemsstat att göra detta utan att åsidosätta diskrimineringsförbudet i

artikel 110 FEUF, genom att låta såväl dessa fordon som fordon som registrerats i en annan medlemsstat före detta datum och som importerats till Malta från och med detta datum omfattas av det gamla systemet.

- 61 Domstolen finner följaktligen att den ordning som infördes genom fjärde bilagan till registreringslagen, vad gäller hur beloppet för den årliga trafikskatten ska fastställas, strider mot artikel 110 FEUF och att kommissionens enda anmärkning således ska godtas.
- 62 Av dessa överväganden följer att Republiken Malta har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 110 FEUF genom att tillämpa en högre årlig trafikskatt för motorfordon som registrerats i andra medlemsstater före den 1 januari 2009 och som förts in i Malta från och med detta datum än den trafikskatt som tillämpas på liknande fordon som registrerats i Malta före nämnda datum.

### Rättegångskostnader

- 63 Enligt artikel 138.1 i domstolens rättegångsregler ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats.
- 64 Kommissionen har yrkat att Republiken Malta ska förpliktas att bära sina rättegångskostnader och ersätta kommissionens rättegångskostnader. Eftersom Republiken Malta har tappat målet, ska kommissionens yrkande bifallas.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (sjunde avdelningen) följande:

- 1) **Republiken Malta har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 110 FEUF genom att tillämpa en högre årlig trafikskatt för motorfordon som registrerats i andra medlemsstater före den 1 januari 2009 och som förts in i Malta från och med detta datum än den trafikskatt som tillämpas på liknande fordon som registrerats i Malta före nämnda datum.**
- 2) **Republiken Malta ska bära sina rättegångskostnader och ersätta Europeiska kommissionens rättegångskostnader.**

Underskrifter