

TATU

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

7 април 2011 година*

По дело C-402/09

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Tribunalul Sibiu (Румъния) с акт от 18 юни 2009 г., постъпил в Съда на 16 октомври 2009 г., в рамките на производство по дело

Ioan Tatu

срещу

Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei,

Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu,

Administrația Finanțelor Publice Sibiu,

* Език на производството: румънски.

Administrația Fondului pentru Mediu,

Ministerul Mediului,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: г-н А. Tizzano, председател на състав, г-н J.-J. Kasel, г-н М. Ilešič (докладчик), г-н Е. Levits и г-н М. Safjan, съдии,

генерален адвокат: г-жа Е. Sharpston,
секретар: г-жа Р. Șereș, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 28 октомври 2010 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за г-н Tatu, от адв. D. Târșia, avocat,

— за румънското правителство, от г-н А. Popescu и г-жа Е. Gane, в качеството на представители, както и г-н V. Angelescu, в качеството на съветник,

- за чешкото правителство, от г-н M. Smolek и г-жа K. Havlíčková, в качеството на представители

- за Европейската комисия, от г-н D. Triantafyllou и г-жа L. Vouyon, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 27 януари 2011 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 90 ЕО.

- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Tatu и Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei (румънската държава, представлявана от Министерството на икономиката и финансите), Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu (генерална дирекция „Публични финанси“, Sibiu), Administrația Finanțelor Publice Sibiu (Администрация на публичните финанси, Sibiu), Administrația Fondului pentru Mediu (Администрация на фонда за околната среда) и Ministerul Mediului (Министерството на околната среда) относно такса, която г-н Tatu е трябвало да плати при регистрацията на моторно превозно средство с произход от друга държава членка.

Правна уредба

Правна уредба на Съюза

- 3 „Европейските норми за замърсяване“ установяват приемливите пределни стойности на емисиите на отработени газове от нови моторни превозни средства, продавани в държавите — членки на Европейския съюз. Първата от тези норми (обичайно наричана „Евро 1“) е въведена с Директива 91/441/ЕИО на Съвета от 26 юни 1991 година за изменение на Директива 70/220/ЕИО за сближаване на законодателствата на държавите членки относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства (ОВ L 242, 1991 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 10, стр. 135), която е влязла в сила на 1 януари 1992 г. Оттогава правилата в тази област стават все по-строги с цел да се подобри качеството на въздуха в Съюза.
- 4 Стандартът Евро 2 е въведен, считано от 1 януари 1996 г. Впоследствие общностният законодател въвежда нови норми. Съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 2007 г., стр. 1), действащите понастоящем пределни стойности са тези на стандарта Евро 5, а новият стандарт Евро 6 е предвиден за 2014 г.
- 5 Освен това Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 2007 г., стр. 1), разграничава превозните средства от категория „М“, включваща „[моторни превозни средства] с най-малко четири колела, за превозване на пътници“, от тези от категория „N“, която включва „[моторни

превозни средства] с най-малко четири колела, за превозване на товари“. Тези категории имат подразделения според броя на седящите места и максималната маса (категория „М“), или само според максималната маса (категория „N“).

Национална правна уредба

- 6 Извънредно правителствено постановление № 50/2008 за въвеждане на таксата за замърсяване за моторните превозни средства (Ordonanță de Urgență a Guvernului № 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule) от 21 април 2008 г. (*Monitorul Oficial al României, Partea I*, № 327 от 25 април 2008 г., наричано по-нататък „OUG № 50/2008“), което е влязло в сила на 1 юли 2008 г., въвежда в член 3 такса за замърсяване за превозните средства от категории от „M1“ до „M3“ и от „N1“ до „N3“.
- 7 Съгласно преамбюла на OUG № 50/2008 тази такса е част от мерките „целящи подобряване на качеството на въздуха и спазване на пределните стойности, предвидени в законодателството [на Съюза] в тази област“ и се въвежда с оглед „да се гарантира спазването на приложимите норми [на правото на Съюза], включително и на съдебната практика на Съда [на Европейския съюз]“.
- 8 Член 1 от OUG № 50/2008 гласи:

„1. С настоящото извънредно постановление се определя правната рамка за въвеждането на такса за замърсяване за автомобилите, наричана по-нататък „таксата“, която постъпва като приход в бюджета на Фонда за околната среда и се управлява от Администрацията на фонда за околната среда с цел финансиране на програмите и проектите за опазване на околната среда.

2. От сумите, събрани по реда на настоящото извънредно постановление, се финансират програми и проекти за опазване на околната среда, както следва:

- a) програмата за насърчаване на подновяването на националния автопарк;
- b) националната програма за подобряване на качеството на околната среда чрез изграждането на зелени площи в населените места;
- c) проекти за замяна или допълване на класическите системи за отопление със системи, използващи слънчева, геотермална и вятърна енергия;
- d) проекти за производство на енергия от възобновяеми източници [...];

[...]“.

- 9 Съгласно текста на член 4, буква а) от OUG № 50/2008 задължението за заплащане на таксата възниква „при първата регистрация на моторно превозно средство в Румъния“. Член 5, параграфи 1 и 2 от това постановление уточнява, че „[т]аксата се изчислява от компетентния данъчен орган“ и че, „[з]а целта на установяването на таксата физическото или юридическото лице [...], което желае да регистрира моторното превозно средство, подава документите, съдържащи показателите за изчисляване на таксата, предвидени в методологичните правила за прилагане на настоящото извънредно постановление“.

10 Член 5, параграф 3 от OUG № 50/2008 обявява, че „[р]азмерът на таксата в леи се определя въз основа на обменния курс, установен в първия работен ден на месец октомври на предходната година и публикуван в *Официален вестник на Европейския съюз*“. Така първият приложим обменен курс е публикуваният в *Официален вестник на Европейския съюз* от 2 октомври 2007 г. (ОВ С 230, стр. 2), според който 1 EUR се равнява на 3,3565 RON.

11 Член 6 от OUG № 50/2008 гласи:

„1. Сумата, която следва да се заплати като такса, се изчислява [...], както следва:

[...]

б) за моторните превозни средства от категория „M1“, които не отговарят на определен европейски клас замърсяване за емисии или отговарят на клас Евро 1 или Евро 2, по формулата:

$$\text{Сума за заплащане} = C \times D \times (100 - E): 100$$

където:

C = работен обем на двигателя (цилиндрична мощност);

D = специалната такса за работния обем на двигателя, предвидена в третата колона от приложение 2;

E = процентът намаляване на таксата, предвиден във втората колона от приложение 4;

[...].

3. Процентът намаляване, посочен в приложение 4, се определя в зависимост от възрастта на моторното превозно средство, средногодишния брой изминати от него километри, техническото състояние и оборудването му. При изчисляването на таксата се предоставят допълнителни намаления на определения процент, когато показателите, въз основа на които е определен процентът намаляване, съдържат разлики със стандарта в съответствие с условия, които следва да се определят в методологичните правила за прилагане на настоящото извънредно постановление.

4. Възрастта на употребяваното моторно превозно средство се изчислява в зависимост от датата на първата му регистрация.

[...]“

¹² Съгласно член 10 от OUG № 50/2008:

„1. Лицата, които считат, че стойността на превозното им средство се е обезценила с процент, който надвишава посочения във втората колона от таблицата в приложение 4, могат да оспорят размера на таксата.

2. Нивото на обезценяване се изчислява въз основа на показателите, които са взети предвид при определяне на процента намаляване по член 6, параграф 3.

3. В случай на оспорване предвидените в параграф 2 характеристики на употребяваното моторно превозно средство се определят, по искане на данъчнозадълженото лице, чрез техническа експертиза, която се извършва възмездно от независимото предприятие „Румънски автомобилен регистър“, по реда на производството, предвидено в методологичните правила за прилагане на настоящото извънредно постановление.

4. Тарифата за извършване на техническата експертиза се определя от независимото предприятие „Румънски автомобилен регистър“ в зависимост от свързаните с експертизата действия и не може да надвишава тяхната цена.

5. За резултата от техническата експертиза независимото предприятие „Румънски автомобилен регистър“ съставя документ, който съдържа данните, съответстващи на всеки от показателите, предвидени в параграф 2 и произтичащия от тях процент намаляване.

6. Изработеният от независимото предприятие „Румънски автомобилен регистър“ документ относно резултата от техническата експертиза се представя от данъчнозадълженото лице на компетентните данъчни органи.

7. След получаването на визирания в параграф 6 документ компетентният данъчен орган изчислява отново сумата, която трябва да се заплати като такса, което може да доведе до възстановяване на разликата спрямо платената при регистрацията такса.

8. Лицето, което не е доволно от дадения при оспорването отговор, може да се обърне към компетентните правораздавателни органи в съответствие със закона.

[...]“

13 Приложение № 4 от OUG № 50/2008 има следната редакция:

Таблица на процентите намаляване на таксата

Възраст на моторното превозно средство	Процент намаляване (%)
1	2
Ново	0
≤ 1 месец	3
> от 1 месец до 3 месеца включително	5
> от 3 месеца до 6 месеца включително	8
> от 6 месеца до 9 месеца включително	10
> от 9 месеца до 1 година включително	13
> от 1 година до 2 години включително	21
> от 2 години до 3 години включително	28
> от 3 години до 4 години включително	33
> от 4 години до 5 години включително	38

> от 5 години до 6 години включително	43
> от 6 години до 7 години включително	49
> от 7 години до 8 години включително	55
> от 8 години до 9 години включително	61
> от 9 години до 10 години включително	66
> от 10 години до 11 години включително	73
> от 11 години до 12 години включително	79
> от 12 години до 13 години включително	84
> от 13 години до 14 години включително	89
> от 14 години до 15 години включително	93
Над 15 години	95

14 Методологичните правила за прилагане на OUG № 50/2008 са приети на 24 юни 2008 г. (Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului № 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, *Monitorul Oficial al României, Partea I*, № 480 от 30 юни 2008 г., наричани по-нататък „Методологичните правила“).

15 Член 3, параграфи 5 и 6 от Методологичните правила гласи:

„5. Таксата се заплаща от данъчнозадължените лица в леи, чрез банков превод или в брой, на агенциите за държавни приходи на данъчния орган, в чиято компетентност са регистрирани като лица, подлежащи на облагане с данъци и такси или са данъчно регистрирани, по сметка [...] „Наличности такси за замърсяване за моторните превозни средства“ [...].

6. В последния работен ден от месеца агенциите за държавни приходи прехвърлят по сметка [...] „Наличности фонд за околната среда“, открита на името на администрацията на фонда за околната среда към държавния бюджет, събраните суми [...].“

- 16 Член 4 от Методологичните правила, който се намира в глава IV от същите, озаглавен „Изчисляване на таксата“, гласи в параграфи 4 и 5:

„4. Показателите, въз основа на които се определят процентите намаляване на размера на таксата, дължима за моторно превозно средство, считано за „стандартно“ — проценти, предвидени в приложение 4 към [OUG № 50/2008] — са следните:

- а) възрастта, която се изразява в разликата между датата, на която се прави изчислението и датата на първата регистрация,
- б) средногодишният брой изминати километри:

— M1 — 15 000 km

— N1 — 30 000 km

— M2 и N2 — 60 000 km

— M3 и N3 — 100 000 km

- с) общото стандартно състояние, характерно за моторно превозно средство, което отговаря на всички технически условия, наложени при одобряването и при периодичната техническа инспекция, в съответствие с действащото законодателство, и чиито каросерия не дава признаци на корозия и на повреждане, не е било преобядисвано, и чиито уплътнители са чисти и неповредени, а елементите на таблото — в добро състояние;
- d) оборудването: климатик, ABS и въздушна възглавница.

5. За употребяваните моторни превозни средства, които са регистрирани за първи път в Румъния, датата на първата регистрация, използвана при изчисляването на таксата, е тази, която фигурира в съответната рубрика на чуждестранния документ за регистрация“.

- 17 Член 5 от Методологичните правила, намиращ се в глава V от същите, озаглавена „Определяне на действителното обезценяване на употребявано моторно превозно средство“, обявява:

„1. Сумата, която следва да се заплати като такса, изчислена в съответствие с разпоредбите на член 6 от [OUG № 50/2008], може да бъде намалена, когато лицето, поискало регистрацията на употребявано превозно средство, декларира, че действителният средногодишен брой изминати километри на въпросното превозно средство е по-голям от средногодишния брой изминати километри, който се счита за нормален за съответната категория превозни средства, предвиден в член 4, параграф 4, буква b).

2. В посочения в параграф 1 случай размерът на таксата се изчислява въз основа на процента намаляване, който произтича от процента, предвиден в приложение 4 към [OUG № 50/2008], увеличен с допълнителното намаляване, предвидено в приложение 1. [...]

3. Средногодишният брой изминати километри се изчислява като съотношение между броя изминати километри, посочен от брояча на километри на превозното средство, и възрастта [...].

[...]

6. Сумата, която следва да се заплати като такса [...] може да бъде намалена и когато лицето, поискало регистрацията на употребявано превозно средство, представи доказателство въз основа на техническата експертиза, изготвена от независимото предприятие „Румънски автомобилен регистър“, че обезценяването на употребяваното превозно средство надвишава посоченото във втората колона от таблицата в приложение 4 към [OUG № 50/2008].

[...]“

18 Приложение 1 към Методологичните правила съдържа следната таблица:

Таблица на процентите допълнително намаление в зависимост от действителния средногодишен брой изминати километри на моторното превозно средство

Категория на превозното средство	Разлика между действителния средногодишен брой изминати километри и стандартния средногодишен брой изминати километри (km)	Процент допълнително намаление (%)
M1	<5 000	0
	5 001 – 10 000	1,0
	10 001 – 15 000	1,5
	15 001 – 20 000	2,0
	20 001 – 25 000	2,5
	25 001 – 30 000	3,0
	>30 001	3,5

Категория на превозното средство	Разлика между действителния средногодишен брой изминати километри и стандартния средногодишен брой изминати километри (km)	Процент допълнително намаление (%)
N1	<10 000	0
	10 001 – 20 000	1,0
	20 001 – 30 000	1,5
	30 001 – 40 000	2,0
	40 001 – 50 000	2,5
	>50 000	3,0
M2 и N2	<15 000	0
	15 001 – 30 000	1,0
	30 001 – 45 000	1,5
	45 001 – 60 000	2,0
	60 001 – 75 000	2,5
	>75 000	3,0
M3 и N3	<25 000	0
	25 001 – 50 000	1,0
	50 001 – 100 000	1,5
	100 001 – 150 000	2,0
	150 001 – 200 000	2,5
	>200 000	3,0

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

- 19 През юли 2008 г. г-н Tatu, румънски гражданин, пребиваващ в своята държава членка по произход, купува употребявано моторно превозно средство в Германия. Това превозно средство е сред превозните средства от категория „M1“, има работен обем на двигателя 2 155 cm³ и отговаря, с оглед на отделяните емисии, на стандарт за емисии Евро 2. Произведено през 1997 г., то е регистрирано в Германия през същата година.
- 20 Г-н Tatu е поискал регистрирането на посоченото превозно средство в Румъния. За тази цел той е трябвало да заплати сумата от 7 595 RON, която представлява таксата за замърсяване, предвидена в OUG № 50/2008, в съответствие с решение на Administrația Finanțelor Publice Sibiu от 27 октомври 2008 г.

- 21 С жалба, подадена на 17 декември 2008 г. до Tribunalul Sibiu, г-н Tatu е поискал ответниците да бъдат осъдени да му възстановят посочената сума. В подкрепа на жалбата си той изтъква, че разглежданата такса е несъвместима с правото на Съюза, в частност поради това че тя се събира за употребявани превозни средства, внесени в Румъния от друга държава членка и регистрирани за първи път в Румъния, докато за вече регистрираните в Румъния подобни превозни средства тази такса не се събира повече при тяхната препродажба като употребявани превозни средства. По-този начин внесените употребявани превозни средства понасяли по-голяма данъчна тежест, отколкото вече регистрираните в Румъния подобни превозни средства, което насочвало румънските потребители към закупуването на последните.
- 22 Според него значимостта на дискриминацията се онагледява от обстоятелствата по спора в главното производство, като разглежданото употребявано превозно средство е закупено в Германия на цена 6 600 EUR и за него се дължи такса за регистрация в Румъния в размер на 7 595 RON, сума, която се равнява на повече от 2 200 EUR. Следователно размерът на платената такса значително надхвърля остатъчния размер на таксата, включена в стойността на вече регистрирано в Румъния подобно превозно средство.
- 23 Г-н Tatu изтъква и че целта на OUG № 50/2008, а именно опазването на околната среда, е могла да бъде постигната с по-подходящи мерки, като например въвеждането на такса за замърсяване за всички моторни превозни средства в движение, а не само за тези, регистрирани след 1 юли 2008 г.
- 24 Tribunalul Sibiu потвърждава, че въведената с OUG № 50/2008 такса се събира само за моторните превозни средства, регистрирани за първи път в Румъния след 1 юли 2008 г., дата на влизане в сила на това постановление, а не за тези, които преди тази дата вече са били в движение на румънска територия.

- 25 Той посочва впрочем последващите изменения, направени в OUG № 50/2008, първите от които, въведени с извънредно правителствено постановление № 208/2008 от 4 декември 2008 г. за определяне на някои мерки относно таксата за замърсяване, която се налага за моторните превозни средства (*ordonanță de Urgență a Guvernului № 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule*) (*Monitorul Oficial al României, Partea I, № 825* от 8 декември 2008 г., наричан по-нататък „OUG № 208/2008“), действат от 15 декември 2008 г.
- 26 При тези условия *Tribunalul Sibiu* решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Разпоредбите на OUG № 50/2008, с последващите изменения към него, противоречат ли на разпоредбите на член 90 ЕО? Представяват ли наистина тези национални разпоредби явно дискриминационна мярка?“

По преюдициалния въпрос

- 27 Следва да се припомни в самото начало, че макар всеки свързан с правото на Съюза преюдициален въпрос по презумпция да е релевантен, Съдът не би могъл да отговори, когато е видно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора по главното производство (вж. в този смисъл по-специално Решение от 5 декември 2006 г. по дело *Cipolla* и др., C-94/04 и C-202/04, *Recueil*, стр. I-11421, точка 25, Решение от 1 юни 2010 г. по дело *Blanco Pérez* и *Chao Gómez*, C-570/07 и C-571/07, *Сборник*, стр. I-4629, точка 36, както и Решение от 2 декември 2010 г. по дело *Jakubowska*, C-225/09, *Сборник*, стр. I-12329, точка 28).

- 28 В конкретния случай от преписката е видно, че приложимата към спора по главното производство националната правна уредба е OUG № 50/2008 в първоначалната му редакция, тъй като таксата за замърсяване за разглежданото в този спор моторно превозно средство е наложена на 27 октомври 2008 г. Всъщност според предоставените в акта за преюдициално запитване обяснения OUG № 50/2008 е влязло в сила на 1 юли 2008 г., а направените в това постановление изменения с OUG № 208/2008 действат едва от 15 декември 2008 г.
- 29 Поради това, за да бъде Съдът полезен с отговора си на запитващата юрисдикция, поставеният въпрос следва да се разбира в смисъл, че същата иска да знае дали член 90 ЕО допуска режим на облагане като въведения с OUG № 50/2008 в първоначалната му редакция.
- 30 С оглед на това уточнение, както и на предмета на таксата, предвидена в OUG № 50/2008, следва да се приеме, че по същество запитващата юрисдикция иска да се установи дали член 110 ДФЕС, чието съдържание е идентично с това на член 90 ЕО, трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска държава членка да въведе такса за замърсяването, която се налага за моторни превозни средства при тяхната първа регистрация в тази държава членка.
- 31 Г-н Tatu твърди, с доводи, съответстващи на тези, представени пред запитващата юрисдикция и обобщени в точки 21—23 от настоящото решение, несъвместимостта на такса като разглежданата по главното производство с член 110 ДФЕС. Чешкото правителство споделя тази гледна точка. Румънското правителство и Европейската комисия защитават обратната теза.
- 32 Както припомня генералният адвокат в точка 20 и сл. от заключението си, такса, събирана от една държава членка при регистрацията на моторни превозни средства на нейна територия за пускане в движение, не съставлява нито мито, нито такса с равностоен на митото ефект по смисъла на членове 28 ДФЕС и 30 ДФЕС. Подобна такса представлява вътрешно данъчно облагане и трябва да се разглежда в светлината на член 110 ДФЕС (вж. по-специално Решение от 17 юни

2003 г. по дело *De Danske Bilimportører*, C-383/01, Recueil, стр. I-6065, точка 34, както и Решение от 5 октомври 2006 г. по дело *Nádasdi и Németh*, C-290/05 и C-333/05, Recueil, стр. I-10115, точки 38—41).

- 33 Освен това, тъй като в приложното поле на член 34 ДФЕС не се включват посочените в член 110 ДФЕС вътрешни данъци, такса при регистрацията като разглежданата по главното производство не би могла да се преценява с оглед на правилата относно количествените ограничения при внос и на мерките с равностоеен на такива ограничения ефект (вж. в този смисъл Решение по дело *De Danske Bilimportører*, посочено по-горе, точка 32, както и Решение от 18 януари 2007 г. по дело *Brzeziński*, C-313/05, Сборник, стр. I-513, точка 50).
- 34 Член 110 ДФЕС обаче има за цел да осигури свободното движение на стоки между държавите членки в нормални условия на конкуренция. Той цели отстраняването на всякаква форма на закрива, която може да последва от прилагането на дискриминационни вътрешни данъци по отношение на стоки с произход от други държави членки (вж. по-специално Решение от 11 декември 1990 г. по дело *Комисия/Дания*, C-47/88, Recueil, стр. I-4509, точка 9, Решение по дело *Brzeziński*, посочено по-горе, точка 27 и Решение от 3 юни 2010 г. по дело *Калинчев*, C-2/09, Сборник, стр. I-4939, точка 37).
- 35 За тази цел член 110, първа алинея ДФЕС забранява на всяка държава членка да налага върху стоките на други държави членки вътрешни данъци, които надвишават наложените пряко или косвено върху подобните местни стоки. Тази разпоредба от договора има за цел да гарантира пълна неутралност на вътрешните данъци по отношение на конкуренцията между стоки, които вече са на националния пазар, и внесените стоки (Решение по дело *Комисия/Дания*, посочено по-горе, точки 8 и 9, както и Решение от 29 април 2004 г. по дело *Weigel*, C-387/01, Recueil, стр. I-4981, точка 66).

- 36 В главното производство е безспорно, че въведеният с OUG № 50/2008 режим на облагане формално не провежда разграничение нито между моторните превозни средства според произхода им, нито между собствениците на тези превозни средства според гражданството им. Действително, разглежданата такса се дължи независимо от гражданството на собственика на посоченото превозно средство, от държавата членка, в която последното е произведено и от това дали става въпрос за закупено на националния пазар или внесено превозно средство.
- 37 Същевременно, макар условията за пряка дискриминация да не са налице, един вътрешен данък може да бъде косвено дискриминационен поради последиците си (Решение по дело *Nádasdi и Németh*, посочено по-горе, точка 47).
- 38 За да се разбере дали такса като разглежданата по главното производство създава непряка дискриминация между внесените употребявани моторни превозни средства и подобните употребявани моторни превозни средства, вече намиращи се на националната територия, следва да се разгледа най-напред, предвид отправените от запитващата юрисдикция въпроси и представените пред Съда становища, въпросът дали тази такса е неутрална по отношение на конкуренцията между внесените употребявани моторни превозни средства и подобните употребявани превозни средства, които са били регистрирани по-рано на националната територия, и са били обложени при тази регистрация с визираната в OUG № 50/2008 такса. Впоследствие трябва да се разгледа неутралността на същата такса за внесените употребявани моторни превозни средства и подобните употребявани превозни средства, които са били регистрирани на националната територия преди влизането в сила на OUG № 50/2008.

Неутралност на таксата по отношение на внесените употребявани превозни средства и подобните употребявани превозни средства, регистрирани по-рано на националната територия, и обложени при тази регистрация със същата такса

- 39 Според постоянната съдебна практика нарушение на член 110 ДФЕС е налице, когато размерът на таксата, наложена за внесено употребявано превозно

средство, надвишава остатъчния размер на таксата, включен в стойността на подобни употребявани превозни средства, вече регистрирани на националната територия (Решение от 9 март 1995 г. по дело Nunes Tadeu, C-345/93, Recueil, стр. I-479, точка 20, Решение от 22 февруари 2001 г. по дело Gomes Valente, C-393/98, Recueil, стр. I-1327, точка 23, както и Решение от 19 септември 2002 г. по дело Tulliasiamies и Siilin, C-101/00, Recueil, стр. I-7487, точка 55).

- 40 По този повод Съдът уточнява, че от момента на заплащането на такса за регистрация в една държава членка размерът на тази такса се включва в стойността на превозното средство. По този начин, когато превозно средство, регистрирано в съответната държава членка, впоследствие е продадено като употребявано превозно средство в същата държава членка, неговата пазарна стойност, включваща остатъчния размер на таксата за регистрация, ще се равнява на процент от първоначалната стойност на това превозно средство, определен от неговото обезценяване (Решение по дело Nádásdi и Németh, посочено по-горе, точка 54). При това положение, за да се гарантира неутралността на таксата, приетата като основа на облагане стойност на внесеното употребявано превозно средство трябва точно да отразява стойността на вече регистрирано на национална територия подобно превозно средство (Решение по дело Weigel, посочено по-горе, точка 71 и Решение от 20 септември 2007 г. по дело Комисия/Гърция, C-74/06, Сборник, стр. I-7585, точка 28).
- 41 За да се постигне този резултат, при изчисляването на размера на таксата трябва да се вземе предвид действителното обезценяване на внесените употребявани превозни средства. Това вземане предвид не трябва задължително да води до оценка или експертиза на всяко едно от тях. Всъщност, за да избегне присъщата тромавост на такава система, държава членка може чрез фиксирани изчислителни таблици, определени със законова, подзаконова или административна разпоредба и изчислени на основата на критерии като възраст, брой изминати километри, общо състояние, начин на задвижване, марка или модел на превозното средство, да установи стойност на употребяваните превозни средства, която в голяма част от случаите би била много близка до тяхната действителна стойност (Решение по дело Gomes Valente, посочено по-горе, точка 24, Решение по дело Weigel, посочено по-горе, точка 73 и Решение по дело Комисия/Гърция, посочено по-горе, точка 29).
- 42 Тези обективни критерии, които служат за оценка на обезценяването на моторните превозни средства, не са изброени от Съда императивно (Решение по дело Комисия/Гърция, посочено по-горе, точка 37). Следователно те не трябва

непременно да се прилагат кумулативно. Прилагането обаче на таблица, основана само на един критерий за обезценяване, като например възрастта на моторното превозно средство, не гарантира, че тази таблица отразява действителното обезценяване на тези превозни средства (вж. в този смисъл Решение по дело Gomes Valente, посочено по-горе, точки 28 и 29, както и Решение по дело Комисия/Гърция, посочено по-горе, точки 38—42). В частност, при невземането предвид на броя изминати километри, възприетата в разглежданото законодателство таблица не води поначало до разумно приближаване до действителната стойност на внесените употребявани превозни средства (Решение по дело Комисия/Гърция, посочено по-горе, точка 43).

43 По делото в главното производство от предоставената на Съда преписка недвижимолично, че размерът на таксата е определен, от една страна, в зависимост от параметри, отразяващи до определена степен предизвиканото от превозното средство замърсяване, като работния обем на двигателя на същото и нормата Евро, на която то отговаря, и от друга страна, предвид обезценяването на посоченото превозно средство. Това обезценяване, което води до намаляване на сумата, получена въз основа на свързаните с околната среда параметри, се определя в зависимост не само от възрастта на превозното средство (фактор Е във формулите по член 6, параграф 1 от OUG № 50/2008), а и, както произтича от член 6, параграф 3 от OUG № 50/2008 и от членове 4 и 5 от Методологичните правила, от действителния средногодишен брой изминати от същото километри, при условие че данъчнозадълженото лице е подало декларация, посочваща този брой. Впрочем, ако данъчнозадълженото лице преценява, че възрастта и действителният средногодишен брой изминати километри не отразяват правилно и достатъчно действителното обезценяване на превозното средство, може по силата на член 10 от OUG № 50/2008 да поиска същото да бъде определено посредством експертиза, разходите за която в тежест на данъчнозадълженото лице не могат да надхвърлят цената на свързаните с експертизата действия.

44 Като въвежда в изчисляването на таксата възрастта на превозното средство и действителния средногодишен брой изминати от него километри и като добавя към прилагането на тези критерии възможността да се вземе предвид, при умерени разноси, състоянието на това превозно средство и на неговото оборудване чрез експертиза, направена от компетентния орган в областта на регистрацията на моторните превозни средства, правна уредба като разглежданата по главното производство гарантира, че размерът на таксата се намалява

в зависимост от разумно доближаване до реалната стойност на превозното средство.

- 45 Този извод се подкрепя от обстоятелството, че във фиксираните изчислителни таблици в приложение № 4 от ОУГ № 50/2008 надлежно се взема предвид фактът, че годишното намаляване на стойността на моторните превозни средства обикновено е над 5 % и че това обезценяване не е линейно, особено през първите години, когато е много по-значително, отколкото впоследствие (вж. Решение по дело Комисия/Гърция, посочено по-горе, точка 30 и цитираната съдебна практика).
- 46 По-нататък румънското правителство правилно счита, че критериите за обезценяване, засягащи състоянието на превозното средство и неговото оборудване, могат да бъдат надлежно приложени само ако се извърши индивидуална проверка на това превозно средство от експерт и че за да не се провеждат твърде често експертизи, като по този начин създадената система се утежнява както административно, така и финансово, трябва да се изисква от данъчнозадълженото лице да понесе разноските за експертизата.
- 47 От гореизложените съображения е видно, че система като въведената с ОУГ № 50/2008, която взема предвид при изчисляването на таксата за регистрация обезценяването на моторното превозно средство чрез използването на фиксирани, подробни и статистически основани изчислителни таблици, отнасящи се до факторите, свързани с възрастта и действителния средногодишен брой изминати от това превозно средство километри, към които може да се добави, по искане на данъчнозадълженото лице и във финансова тежест на същото, извършването на експертиза на общото състояние на посоченото превозно средство и на неговото оборудване, гарантира, че тази такса, когато се налага върху внесени употребявани превозни средства, не надвишава остатъчния размер на посочената такса, включена в стойността на подобни употребявани превозни средства, които са били регистрирани по-рано на националната територия и върху които е наложена при тази регистрация таксата, визирана от ОУГ № 50/2008.

Неутралност на таксата по отношение на внесените употребявани превозни средства и подобните употребявани превозни средства, регистрирани на националната територия преди въвеждането на посочената такса

- 48 Г-н Tatu отбелязва, че пускането в движение в Румъния на употребявано превозно средство, закупено в друга държава членка предполага заплащането на таксата за замърсяване, а именно, доколкото го засяга — такса в размер на 7595 RON за превозно средство с работен обем на двигателя 2155 cm³, отговарящо на норма Евро 2 и произведено през 1997 г., докато закупуването на румънския пазар на употребявани превозни средства на превозно средство, регистрирано в Румъния преди влизането в сила на OUG № 50/2008 и точно на същата възраст и със същите технически характеристики като посоченото внесено превозно средство ще бъде по принцип финансово много по-изгодно, тъй като в стойността на това превозно средство, закупено на румънския пазар, не е дължима или включена никаква такса с аналогичен размер на изискваната от OUG № 50/2008.
- 49 Румънското правителство поддържа от своя страна, че член 110 ДФЕС не накарнява данъчната независимост на държавите членки и че атрактивността на румънския пазар на употребявани превозни средства спрямо пазара на внесени употребявани превозни средства, подчертана от г-н Tatu, се дължи на обстоятелството, че OUG № 50/2008 не се прилага към превозните средства, които са били регистрирани в Румъния преди влизането в сила на постановлението. Това правителство изтъква в този контекст точка 49 от Решение по дело *Nádasdi и Németh*, посочено по-горе, в която Съдът по същество постановява, че член 110 ДФЕС не може да служи като основание за установяването на дискриминационен ефект от такса само с мотива, че тя се налага на превозни средства, регистрирани след влизането в сила на закона във връзка със същата, а не на тези, регистрирани преди въпросното влизане в сила.
- 50 В това отношение следва да се припомни в самото начало, както Съдът посочва в точка 49 от Решение по дело *Nádasdi и Németh*, посочено по-горе, че член 110 ДФЕС не цели да възпрепятства въвеждането от държава членка на нови данъци или изменението на ставката или данъчната основа на съществуващи данъци.

- 51 По-нататък, очевидно когато една държава членка въведе нов данъчен закон, тя определя прилагането на същия, считано от дадена дата. При това положение таксата, прилагана след влизането в сила на този закон, може да бъде различна от данъчната ставка, прилагана преди това. Както Съдът констатира в точка 49 от посоченото Решение по дело *Nádasdi и Németh*, на което се позовава румънското правителство, споменатото обстоятелство не може, разгледано изолирано, да се счита за такова с дискриминационен ефект между възникналите по-рано положения и тези, които следват влизането в сила на новото правило.
- 52 За сметка на това от посоченото Решение по дело *Nádasdi и Németh* изобщо не следва, че правомощието на държавите членки за въвеждане на нови данъци е неограничено. Напротив, според постоянната съдебна практика предвидената в член 110 ДФЕС забрана трябва да се прилага всеки път, когато данъчно облагане може да има възпиращо действие спрямо вноса на стоки с произход от други държави членки в полза на вътрешното производство (вж. в този смисъл Решение от 3 март 1988 г. по дело *Bergandi*, 252/86, Recueil, стр. 1343, точка 25, Решение от 7 декември 1995 г. по дело *Ayuntamiento de Ceuta*, C-45/94, Recueil, стр. I-4385, точка 29, както и Решение от 8 ноември 2007 г. по дело *Stadtgemeinde Frohnleiten и Gemeindebetriebe Frohnleiten*, C-221/06, Сборник, стр. I-9643, точка 40).
- 53 Действително, член 110 ДФЕС би бил лишен от смисъл и цел, ако държавите членки можеха да въведат нови такси, които имат за цел или резултат да възпират продажбата на вносни стоки в полза на продажбата на подобни стоки, достъпни на националния пазар и въведени на същия преди влизането в сила на посочените такси. Подобно положение би позволило на държавите членки да заобиколят посочените в членове 28 ДФЕС, 30 ДФЕС и 34 ДФЕС забрани посредством въвеждането на вътрешни данъци, организирани така, че да имат горепосочения ефект.
- 54 Що се отнася до таксите, наложени върху моторните превозни средства, от липсата на хармонизация в тази област следва, че всяка държава членка може да организира тези данъчни мерки според собствената си преценка. Тази преценка, както и приетите за нейното прилагане мерки не трябва обаче да имат ефекта, описан в предходната точка (вж. в този смисъл Решение от 21 март 2002 г. по дело *Cura Anlagen*, C-451/99, Recueil, стр. I-3193, точка 40, Решение

от 15 септември 2005 г. по дело Комисия/Дания, C-464/02, Recueil, стр. I-7929, точка 74 и Решение от 1 юни 2006 г. по дело De Danske Bilimportører, C-98/05, Recueil, стр. I-4945, точка 28).

- 55 В това отношение трябва да се припомни, че моторните превозни средства, присъстващи на пазара в една държава членка, са „местни стоки“ на същия по смисъла на член 110 ДФЕС. Когато тези стоки се продават на пазара на употребявани превозни средства на тази държава членка, трябва да се считат за „подобни стоки“ на внесените употребявани превозни средства от същия вид, със същите характеристики и същото овехтяване. Всъщност употребяваните превозни средства, закупени на пазара на посочената държава членка, и тези, които са закупени в други държави членки с цел внос и пускане в движение в първата, съставляват конкурентни стоки (вж. по-специално Решение по дело Комисия/Дания, посочено по-горе, точка 17, както и Решение по дело Калинчев, посочено по-горе, точки 32 и 40).
- 56 От припомнените по-горе принципи произтича, че член 110 ДФЕС задължава всяка държава членка да избере и организира таксите за моторните превозни средства така, че ефектът от тях да не бъде поставяне в по-благоприятно положение на продажбата на употребявани местни превозни средства и да възпира по този начин вноса на подобни употребявани превозни средства.
- 57 В делото по главното производство, въпреки неоспореното наличие на статистически данни, които доказват доста значителен спад на регистрациите в Румъния на внесени превозни средства след влизането в сила на OUG № 50/2008, румънското правителство подчертава пред Съда, че основната цел, преследвана с тази правна уредба, е тази за опазване на околната среда.

- 58 Същевременно от предоставената на Съда преписка недвусмислено се вижда, че посочената правна уредба има за ефект това, че за внесени употребявани превозни средства, които се отличават със значителна възраст и овехтяване, въпреки прилагането на голямо намаление на размера на таксата, за да се държи сметка за тяхното обезценяване, се налага такса, която може да доближи 30 % от тяхната пазарна стойност, докато за подобни превозни средства, пуснати в продажба на националния пазар на употребявани превозни средства, не се налага подобна данъчна тежест. Не би могло да се оспорва, че при тези условия OUG № 50/2008 има за ефект да възпира вноса и пускането в движение в Румъния на употребявани превозни средства, закупени в други държави членки.
- 59 В това отношение следва да се уточни в светлината на припомнените в точки 50—53 от настоящото решение принципи, че макар държавите членки да запазват в данъчната област широки правомощия, позволяващи им да приемат голямо многообразие от мерки, същите трябва да спазват забраната, установена в член 110 ДФЕС.
- 60 Освен това следва да се констатира, както правилно изтъква г-н Tatu, че целта за опазване на околната среда, подчертана от румънското правителство, която се отразява във факта, от една страна, че чрез прилагането на възпираща такса се препятства движението в Румъния на особено замърсяващи превозни средства като тези, съответстващи на нормите Евро 1 и Евро 2 и с голям работен обем на двигателя, и от друга страна, се събират генерирани от тази такса приходи за финансиране на проекти в областта на околната среда, би могла да се постигне попълно и последователно, като се събира такса за замърсяване за всяко превозно средство от този вид, което е пуснато в движение в Румъния. Подобно облагане, чието въвеждане в рамките на годишна пътна такса е напълно възможно, не би облагодетелствало националния пазар на употребявани превозни средства в ущърб на пускането в движение на внесени употребявани превозни средства и впрочем би съответствало на принципа „замърсителят плаща“.
- 61 С оглед на всички изложени по-горе съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 110 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска

държава членка да въвежда такса за замърсяване за моторни превозни средства при първата им регистрация в тази държава членка, ако тази данъчна мярка е организирана по такъв начин, че възпира пускането в движение в посочената държава членка на употребявани превозни средства, закупени в други държави членки, без обаче да възпира покупката на употребявани превозни средства на същата възраст и със същото овехтяване на националния пазар.

По съдебните разноски

- ⁶² С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

Член 110ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска държава членка да въвежда такса за замърсяване за моторни превозни средства при първата им регистрация в тази държава членка, ако тази данъчна мярка е организирана по такъв начин, че възпира пускането в движение в посочената държава членка на употребявани превозни средства, закупени в други държави членки, без обаче да възпира покупката на употребявани превозни средства на същата възраст и със същото овехтяване на националния пазар.

Подписи