



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kaheksas koda)

2. veebruar 2023*

Eelotsusetaotlus – Riigimaksud – ELTL artikkel 110 – Mootorsõidukid – Mootorsõidukimaks – Teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud mootorsõidukid – Teistesse liikmesriikidesse eksporditud kasutatud mootorsõidukid – Maksu tagastamine ekspordimisel – Maksutagastuse piiramine sõidukitega, mis võeti kasutusele vähem kui kümme aastat tagasi

Kohtuasjas C-676/21,

mille ese on Korkein hallinto-oikeuse (Soome kõrgeim halduskohus) poolt 2. novembri 2021. aasta määrusega ELTL artikli 267 alusel esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 9. novembril 2021, menetluses, mille algatamist on taotlenud

A,

menetluses osales:

Veronsaajien oikeudenvaltayksikkö,

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president M. Safjan ning kohtunikud N. Jääskinen ja M. Gavalec (ettekandja),

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Soome valitsus, esindaja: A. Laine,
- Euroopa Komisjon, esindajad: A. Armenia, M. Björkland ja T. Sevón,

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

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: soome.

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb EL toimimise lepingu II jaotise kaupade vaba liikumist käsitlevate sätete ja ELTL artikli 110 tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud kohtumenetluses, mille A algatas Verohallinto (maksuhaldur, Soome) otsuse peale, millega nimetatud asutus keeldus ekspordil tagastamast mootorsõidukimaksu, mida A taotles pärast tema Soomes registreeritud mootorsõiduki müüki teise liikmesriiki.

Õiguslik raamistik

- 3 29. detsembri 1994. aasta mootorsõidukimaksu seaduse (1482/1994) (autoverolaki (1482/1994)), mida on muudetud 9. jaanuari 2009. aasta seadusega (5/2009) (laki (5/2009)) ja 29. juuni 2016. aasta seadusega (561/2016) (laki (561/2016)), (edaspidi „mootorsõidukimaksu seadus“) § 1 esimese lõigu kohaselt tuleb sõiduautodelt (M1-kategooria) enne nende registreerimist liiklusregistris või kasutuselevõtmist Soomes maksta riigile mootorsõidukimaksu.
- 4 Mootorsõidukimaksu seaduse § 2 lõike 1 kohaselt tähendab Soomes kasutuselevõtmine selles seaduses liikluses kasutamiseks mõeldud sõiduki kasutamist Soome territooriumil isegi juhul, kui see sõiduk ei ole Soomes registreeritud.
- 5 Selle seaduse § 4 lõike 1 kohaselt on mootorsõidukimaksukohustuslane isik, kes on registreeritud asjaomase sõiduki omanikuna liiklusregistris. Seaduse § 4 lõikes 5 on sätestatud, et ilma registreerimiseta kasutusele võetud sõiduki puhul vastutab kõnealuse maksu tasumise eest isik, kes sõiduki kasutusele võttis, kuid kui seda isikut ei ole võimalik tuvastada või kui maksu ei ole võimalik sellelt isikult sisse nõuda, on maksukohustuslane kasutatud sõiduki omanik.
- 6 Mootorsõidukimaksu seaduse § 8a kohaselt on Soomes kasutatuna maksustatava mootorsõiduki mootorsõidukimaksu summa Soomes registreeritud ja selle seaduse §-des 11c ja 11d nimetatud tegurite alusel sarnaseks loetava sõiduki väärtuses sisalduv mootorsõidukimaksu minimaalne jääksumma.
- 7 Nimetatud seaduse § 11c lõike 1 kohaselt võetakse sõiduki üldise jaemüügiväärtuse kindlakstegemisel Soomes arvesse kasutada olevaid andmeid tegurite kohta, mis mõjutavad asjaomase sõiduki jaemüügiväärtust turul, ja ka andmeid sõiduki väärtuse ning seda väärtust mõjutavate sõiduki konkreetsete omaduste kohta, nagu mark, mudel, tüüp, mootorikütus ja varustus. Lisaks võidakse arvesse võtta sõiduki vanust, läbisõitu ja seisukorda ning muid individuaalseid tunnuseid.
- 8 Vastavalt mootorsõidukimaksu seaduse §-le 11d võib sõidukeid lugeda sarnasteks, kui need on margi, mudeli ja varustuse osas sarnased. Kui võrreldakse erinevates riikides tüübikinnituse saanud sõidukeid, peavad sõidukid lisaks dokumenteeritud andmetele olema tegelikult tehniliselt sarnased. Väikesed erinevused ei takista siiski käsitamast neid sõidukeid sarnastena, kui neid erinevusi ei saa pidada olulisteks, arvestades asjaomase sõiduki väärtust või tarbija vajadusi seoses selle sõidukiga.
- 9 Mootorsõidukimaksu seaduse § 34d lõikes 1 on sätestatud, et mootorsõidukimaks tagastatakse taotluse alusel juhul, kui Soomes maksustatud sõiduk eksporditakse lõplikult kasutamiseks väljaspool Soome territooriumi.

- 10 Selle seaduse § 34d lõikes 2 on sätestatud, et sellisel juhul tagastatakse maksusumma, mis tuleks tasuda sarnase sõiduki pealt juhul, kui see maksustatakse kasutatud sõidukina eksporditava sõiduki Soomest ekspordimise kuupäeval. Maksimaalselt tagastatakse asjaomaselt sõidukilt tasutud maksusumma. Maksu ei tagastata osas, milles sõiduki väärtus või sõidukilt tasumisele kuuluv maksusumma on parenduse või varustuse lisamise tõttu pärast maksustamist tõusnud. Maksu ei tagastata sõidukilt, mida ei ole nõuetekohaselt maksustatavana deklareeritud, või kui tagastatav summa jääb alla 500 euro. Peale selle ei tagastata maksu sõidukilt, mille esmasest kasutuselevõtust on selle ekspordimise kuupäeval möödunud üle kümne aasta. Tagastamise tingimus on see, et sõiduk on selle Soomes kasutamise lõppemisel sõidukorras ning Soomes liiklusest kõrvaldatud.
- 11 Nimetatud seaduse § 34d lõikes 3 on sätestatud, et mootorsõidukimaksu tagastamist võib taotleda iga isik, kes asjaomase sõiduki omanikuna ekspordib sõiduki kasutamiseks väljaspool Soome territooriumi.
- 12 Seaduse § 34d lõikes 4 on täpsustatud, et maksutagastuse taotlus tuleb esitada maksuhaldurile hiljemalt neliteist päeva enne sõiduki ekspordi ning maksutagastuse taotleja peab andma maksuhaldurile võimaluse sõidukit enne ekspordimist kontrollida ja esitada vajalikud dokumendid, mis tõendavad, et maksutagastuse tingimused on täidetud.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 13 A importis 20. juulil 2015 teisest liikmesriigist Soome kasutatud mootorsõiduki, mille esmane kasutuselevõtt oli toimunud 24. novembril 2004.
- 14 Maksuhaldur maksustas 5. oktoobri 2015. aasta maksuotsusega selle sõiduki mootorsõidukimaksuga summas 4146,29 eurot, mis määrati kindlaks maksustatava väärtuse 16 519,10 eurot ja kohaldatava maksumäära 25,10% alusel.
- 15 A müüs mootorsõiduki teise liikmesriiki ja taotles 7. augustil 2017 maksuhaldurilt mootorsõidukimaksu tagastamist ekspordil vastavalt mootorsõidukimaksu seaduse § 34d lõikele 2 summas, mis tuleks tasuda sarnase sõiduki pealt juhul, kui see maksustatakse kasutatud sõidukina eksporditava sõiduki Soomest ekspordimise kuupäeval.
- 16 Maksuhaldur jättis 21. augusti 2017. aasta otsusega selle tagastamisaotluse rahuldamata põhjendusel, et nimetatud sätte kohaselt ei tagastata mootorsõidukimaksu sõidukilt, mille esmasest kasutuselevõtust on selle ekspordimise kuupäeval möödunud üle kümne aasta.
- 17 Kuna A poolt selle otsuse peale esitatud vaie ning samuti tema kaebus Helsingi hallinto-oikeusele (Helsingi halduskohus, Soome) jäeti rahuldamata, esitas ta edasikaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule, Korkein hallinto-oikeusele (Soome kõrgeim halduskohus), paludes muu hulgas mootorsõidukimaksu tagastamist.
- 18 Nimetatud kohus märgib, et A oli registreerinud teisest liikmesriigist imporditud kasutatud sõiduki Soomes ja kasutanud seda vähem kui kolm aastat enne sõiduki edasimüüki teise liikmesriiki. Ta märgib, et A oli sõiduki registreerimise kuupäeval kohustatud tasuma mootorsõidukimaksu täies ulatuses ja selle maksu summa ei ole proportsionaalne sõiduki tegeliku kasutusajaga Soomes, kuna seda maksu ei tagastata asjaomase sõiduki ekspordimise kuupäeval üle kümne aasta vanuste sõidukite puhul.

- 19 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul tuleb tema menetluses oleva vaidluse lahendamiseks analüüsida, kas sõiduki vanusepiirang, mida kohaldatakse mootorsõidukimaksu tagastamisele eksportimisel, on vastuolus liidu esmase õigusega, nii et sõiduki eksportimise kuupäeval oleks A-le tulnud tagastada selle sõiduki väärtuses sisalduva mootorsõidukimaksu jääksumma.
- 20 Selles kontekstis on vaja esiteks kindlaks teha see EL toimimise lepingu säte, mille alusel on kohane hinnata, kas liikmesriik võib teostada oma maksustamispädevust omandis olevate sõidukite importimisel ja eksportimisel. Eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab sellega seoses EL toimimise lepingu kolmanda osa II jaotise sätetele, mis käsitlevad kaupade vaba liikumist, ja ELTL artiklile 110. Lisaks soovib ta sisuliselt teada, kas on võimalik asuda seisukohale, et kui omandis olevat imporditud mootorsõidukit kasutatakse registreerimisliikmesriigi territooriumil märkimisväärselt lühema aja jooksul kui selle sõiduki majanduslik kasutusiga, ei ole see sõiduk ette nähtud alaliseks kasutamiseks peamiselt selle liikmesriigi territooriumil.
- 21 Teiseks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et erinevalt renditud või liisitud sõidukitest puudub võimalus objektiivselt ja eelnevalt kontrollida omandis olevate sõidukite kasutuseesmärki või tegelikku kasutamist. Omandis oleva sõiduki kasutamise kestust registreerimiskoha liikmesriigi territooriumil saab hinnata alles tagantjärele.
- 22 Kolmandaks, juhul kui kaupade vaba liikumist käsitlevate EL toimimise lepingu sätetega on põhimõtteliselt vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt ei tagastata kasutatud sõiduki väärtuses sisalduvat mootorsõidukimaksu selle sõiduki lõplikul eksportimisel kasutamiseks teises liikmesriigis, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas see piirang võib olla õigustatud põhjusel, et selle eesmärk on piirata „vanade mootorsõidukite“ ekspordi. Ta lisab, et Soome seadusandja tugines seaduste (5/2009) ja (561/2016) vastuvõtmisel keskkonnakaitse eesmärgile ning seda maksu kohaldatakse Soome imporditud kasutatud sõidukitele olenemata nende esmase registreerimise kuupäevast teises liikmesriigis.
- 23 Neil asjaoludel otsustas Korkein hallinto-oikeus (Soome kõrgeim halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas [EL] toimimise lepingu kolmanda osa II jaotise kaupade vaba liikumist käsitlevate sätetega või ELTL artikliga 110 võivad olla vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis näevad ette, et [mootorsõidukimaksu seaduse] kohast sõiduki väärtuses sisalduvat mootorsõidukimaksu ei tagastata sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas sõiduki omanikule juhul, kui ta ekspordib sõiduki alaliseks kasutamiseks teises liikmesriigis, ning kas selles kontekstis on oluline, kas sõidukit kavatseti alaliselt kasutada peamiselt maksustava liikmesriigi territooriumil ja kas seal sõidukit ka tegelikult alaliselt kasutati?
2. Kui sõiduki kasutamise kavatsus ja tegelik kasutamine on esimesele küsimusele vastamiseks olulised, siis kuidas tuleb tõendada kõnealust muul moel kui alaliselt kasutamise kavatsust ja sellist kasutamist, kui erasõiduki kasutamise kestust liikmesriigis ei saa enne kindlaks teha?
3. Kui mootorsõidukimaksu seaduse kohasest maksu tagastamisest keeldumine sõiduki riigist eksportimisel kujutab endast sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas kaupade vaba liikumise piirangut, siis kas selline piirang võib olla õigustatud eesmärgiga vähendada vanade, sageli halvas seisukorras olevate ja keskkonda saastavate sõidukite ekspordi? Kas ekspordil maksu tagastamise piiramist üle kümne aasta vanuste sõidukite puhul tuleb pidada liidu õigusega vastuolus olevaks seetõttu, et imporditud kasutatud sõidukid on maksustatud mootorsõidukimaksuga, sõltumata nende kasutamise kestusest?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 24 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas liidu esmast õigust, eelkõige ELTL artiklit 110, tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt iga sõiduki väärtuses sisalduvat mootorsõidukimaksu ei tagastata mootorsõiduki omanikule, kui ta ekspordib lõplikult teises liikmesriigis kasutamiseks sõiduki, mille esmasest kasutuselevõtust on selle ekspordimise hetkel möödunud üle kümne aasta, ning kas selles suhtes on oluline, et sõidukit mitte ainult ei kavatsetud alaliselt kasutada peamiselt selle liikmesriigi territooriumil, kes maksu kogub, vaid et seda seal ka tegelikult selliselt kasutati.
- 25 Esmalt olgu meenutatud, et arvestamata mõningaid erandeid, mis käesolevas asjas tähtsust ei oma, ei ole mootorsõidukite maksustamist liidu tasandil ühtlustatud. Liikmesriikidel on seega vabadus selles valdkonnas oma maksupädevust teostada, tingimusel et nad teostavad seda liidu õigust järgides (19. septembri 2017. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Iirimaa (registreerimismaks), C-552/15, EU:C:2017:698, punkt 71 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 26 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt ei kujuta mootorsõidukimaks, mida liikmesriik kohaldab siis, kui mootorsõiduk liikmesriigi territooriumil kasutuselevõtmise eesmärgil registreeritakse, endast tollimaksu ega tollimaksuga samaväärse toimega maksu ELTL artiklite 28 ja 30 tähenduses. Lisaks ei saa sellist maksu hinnata ka ELTL artikli 34 alusel, mis keelab koguselised impordipiirangud ja selliste piirangutega samaväärse toimega meetmed. Nimelt kujutab selline maks, nagu on kõne all põhikohtuasjas, endast riigimaksu ja seda tuleb seega analüüsida ELTL artikli 110 seisukohast (7. aprilli 2011. aasta kohtuotsus Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punktid 32 ja 33 ning seal viidatud kohtupraktika, ja 17. detsembri 2015. aasta kohtuotsus Viamar, C-402/14, EU:C:2015:830, punkt 33). Sellega seoses tuleb meenutada, et Euroopa Kohus on 19. septembri 2002. aasta kohtuotsuses Tulliasiamies ja Siilin (C-101/00, EU:C:2002:505) analüüsinud mootorsõidukimaksu seaduse (1482/1994) toona kehtinud redaktsioonis ette nähtud mootorsõidukimaksu kooskõla esmase õigusega, lähtudes EÜ artiklist 95, mis vastab ELTL artiklile 110.
- 27 Seega, nagu väidab Euroopa Komisjon, tuleb nii Soomes registreeritavale sõidukile kohaldatava mootorsõidukimaksu kui ka selle maksu ekspordimisel tagastamise kooskõla liidu esmase õigusega hinnata üksnes viimati nimetatud artikli alusel.
- 28 ELTL artikli 110 eesmärk on tagada liikmesriikidevaheline kaupade vaba liikumine tavapäraistes konkurentsitingimustes. Selle sättega soovitakse kõrvaldada igasugune kaitse, mis võib tuleneda teistest liikmesriikidest pärit kaupadele diskrimineerivate riigimaksude kohaldamisest (14. aprilli 2015. aasta kohtuotsus Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 29 Sellega seoses keelab ELTL artikli 110 esimene lõik liikmesriikidel kehtestada teiste liikmesriikide toodetele riigimakse, mis on suuremad kui samasugustele kodumaistele toodetele kehtestatud maksud. Selle sätte eesmärk on tagada riigimaksude neutraalsus riigisisel turul juba olevate toodete ja imporditud toodete vahelise konkurentsi osas (14. aprilli 2015. aasta kohtuotsus Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 30 Mootorsõidukimaksu seaduses ette nähtud mootorsõidukimaksu kogutakse ainult üks kord igalt mootorsõidukilt, mis on mõeldud Soomes registreerimiseks või seal liikluses kasutamiseks, olenemata sellest, kas tegemist on uue või kasutatud sõidukiga. Euroopa Kohtu käsutuses olevatest

andmetest, nagu need on esitatud eelotsusetaotluses, nähtub, et mootorsõidukimaksu seadus tagab põhimõtteliselt, et imporditud kasutatud sõidukilt tasumisele kuuluv mootorsõidukimaks vastab riigisiselt kasutatud sõiduki väärtuses sisalduvale mootorsõidukimaksu jääksummale, võttes arvesse selle maksu määra ja maksubaasi.

- 31 Imporditud kasutatud mootorsõidukite maksustamise valdkonnas on ELTL artikli 110 eesmärk tagada riigimaksude täielik neutraalsus riigisisel turul juba olevate toodete ja imporditud toodete vahelise konkurentsi osas ning nimetatud artikkel kohustab kõiki liikmesriike valima mootorsõidukitele maksustamisel sellise maksustamiskorra ja seda kohaldama nii, et asjaomased maksud ei soodustaks riigisisel turul olevate kasutatud sõidukite müüki ega muudaks seega ebasoodsamaks samasuguste kasutatud sõidukite importi (vt selle kohta 7. märtsi 2019. aasta kohtumäärus *Elliniko Dimosio*, C-689/18, ei avaldata, EU:C:2019:185, punktid 20–22).
- 32 Sellega seoses tuleb märkida, et ELTL artikli 110 kontekstis ei saa pidada diskrimineerivaks sellist konkreetset tingimust, nagu on ette nähtud mootorsõidukimaksu seaduse § 34d lõikes 2, mille kohaselt ei tagastata seda maksu kasutatud mootorsõiduki lõpliku ekspordi korral, kui see sõiduk võeti Soomes või mõnes teises liikmesriigis esimest korda kasutusele rohkem kui kümme aastat enne asjaomast ekspordimist.
- 33 Nagu komisjon rõhutab, kehtib see tingimus kõigile sõidukitele, mis on võetud esimest korda kasutusele rohkem kui kümme aastat tagasi, nähes seega ette objektiivse kriteeriumi, nimelt asjaomase sõiduki esmakordse kasutuselevõtmise aasta, mille alusel tehakse vahet juhtudel, mil mootorsõidukimaks tagastatakse, ja juhtudel, mil seda ei tagastata.
- 34 Nimetatud tingimus ei too seega üle kümne aasta vanuste mootorsõidukite puhul kaasa imporditud kasutatud sõidukite ja riigisiselt kasutatud sõidukite erinevat kohtlemist seoses võimalusega müüa neid kasutatud autode turul Soomes, kuna see ei muuda kuidagi nende kahe sõidukiliigi turuväärtuses sisalduvat vastava maksu summat.
- 35 Lisaks ei oma ELTL artikli 110 seisukohast tähtsust asjaolu, et mootorsõidukid, mis on esimest korda registreeritud teises liikmesriigis ja seejärel Soomes ning mille lõplikul ekspordimisel Soomest teise liikmesriiki keeldutakse selle maksu tagastamisest, kohaldades kõnealuse maksu tagastamisele ekspordimisel piirangut üle kümne aasta vanuste sõidukite puhul, on olnud Soomes statistika kohaselt registreeritud lühemat aega kui esimest korda Soomes registreeritud mootorsõidukid, mille lõplikul ekspordimisel teise liikmesriiki ei teki kõnealuse piirangu kohaldamisel õigust selle maksu eksporditagastusele.
- 36 Nimelt võib liikmesriik oma maksustamispädevuse teostamisel kehtestada mootorsõidukimaksu, mille maksustatav teokoosseis on sõiduauto registreerimine ja kasutuselevõtt ning mis ei ole seotud sõiduki tegeliku kasutamise kestusega selles liikmesriigis.
- 37 Samuti ei oma ELTL artikli 110 seisukohast tähtsust asjaolu, et juhul, kui mootorsõiduki lõplikul ekspordimisel Soomest teise liikmesriiki mootorsõidukimaksu ei tagastata, siis maksustatakse seda mootorsõidukit erinevatel ajahetkedel ja eri liikmesriikides mitu korda mootorsõidukimaksuga.
- 38 Käesoleval ajal ei sisalda liidu õigus sätteid, mis keelaksid topeltmaksustamise, mis võib tekkida sellisel maksustamisel nagu põhikohtuasjas, millele kohaldatakse iseseisvaid riigisiseseid sätteid, ning kuigi topeltmaksustamise kaotamine tundub kaupade vaba liikumise huvides ka soovitatav, on

- seada võimalik saavutada üksnes riigisiseste süsteemide harmoneerimisega (vt analoogia alusel 23. aprilli 2002. aasta kohtuotsus *Nygård*, C-234/99, EU:C:2002:244, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 39 Liikmesriikidel on mootorsõidukite maksustamisel kaalutusõigus, tingimusel et nende kaalutluste ja nende rakendamiseks võetud meetmete tõttu ei ole imporditud toodete müük vähem soodus kui riigisisel turul olemasolevate sarnaste kaupade müük (vt selle kohta 7. aprilli 2011. aasta kohtuotsus *Tatu*, C-402/09, EU:C:2011:219, punktid 53 ja 54).
- 40 Tuleb lisada, et füüsilistel isikutel, kes soovivad Soome importida uusi või kasutatud mootorsõidukeid, on muid lahendusi kui selliste sõidukite importimine omandisse. Lisaks juhtudele, mis on hõlmatud nõukogu 28. märtsi 1983. aasta direktiiviga 83/182/EMÜ ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses (EÜT 1983, L 105, lk 59; ELT eriväljaanne 09/01, lk 112), võivad nad, nagu Soome valitsus märgib, importida mootorsõiduki Soomes ajutiseks kasutamiseks liisingu- või rendilepingu alusel, mille puhul tuleb mootorsõidukimaksu tasuda proportsionaalselt selles lepingus ette nähtud kasutusajaga (vt selle kohta 29. septembri 2010. aasta kohtumäärus *VAV-Autovermietung*, C-91/10, ei avaldata, EU:C:2010:558, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 41 Seega võivad need isikud asjaolusid täielikult teades otsustada importida mootorsõidukeid Soome omandiõigusega, millega kaasneb kogu mootorsõidukimaksu summa tasumise kohustus, või importida mootorsõiduki ajutiseks kasutamiseks, mille puhul tuleb taolist maksu tasuda summas, mis on proportsionaalne sõiduki kasutamise kestusega selles liikmesriigis.
- 42 Seega on imporditava mootorsõiduki suhtes kohaldatava maksustamiskorra puhul otsustav nende isikute valik ning – nagu rõhutab komisjon –, kui mootorsõiduk imporditakse omandisse, siis isikute võimalikud kavatsused seoses selle mootorsõiduki hilisema kasutamisega, mille mootorsõidukimaksu tagastamine ekspordimisel on ette nähtud mootorsõidukimaksu seaduses, ei oma tähtsust ELTL artikli 110 alusel hinnangu andmisel maksu tagastamisele ekspordimisel.
- 43 Lõpuks ei oma selle hinnangu andmisel tähtsust ka Soome valitsuse viidatud asjaolu, et Soomes maksustatud mootorsõiduki lõpliku ekspordi korral kasutamiseks väljaspool seda liikmesriiki vastab tagastatav mootorsõidukimaksu summa mootorsõidukimaksu seaduse artikli 34d lõike 2 kohaselt maksusummale, mida kohaldataks sarnasele sõidukile, kui see maksustatakse kasutatud sõidukina kõnealuse ekspordimise hetkel.
- 44 Selline maksutagastus ei mõjuta kasutatud sõidukite turgu Soomes, kuid see võib vaatamata asjaolule, et tagastatav maksusumma ei ületa Soomes registreerimisel tasutud maksu jääksummat, mõjutada ekspordiliikmesriigi kasutatud sõidukite turgu, kuna see vähendab Soomest imporditud kasutatud sõiduki väärtust.
- 45 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et liidu esmast õigust, eelkõige ELTL artiklit 110, tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt mootorsõiduki lõplikul ekspordimisel kasutamiseks teises liikmesriigis ei tagastata selle omanikule iga mootorsõiduki väärtuses sisalduvat mootorsõidukimaksu, juhul kui asjaomane mootorsõiduk võeti esimest korda kasutusele rohkem kui kümme aastat enne kõnealust ekspordimist. Selles suhtes ei oma tähtsust asjaolu, et taolist mootorsõidukit kavatseti alaliselt kasutada peamiselt selle liikmesriigi territooriumil, kes mootorsõidukimaksu kogub, ja et seda sõidukit ka tegelikult sel viisil kasutati.

Teine ja kolmas küsimus

- 46 Arvestades esimesele küsimusele antud vastust, ei ole teisele ja kolmandale küsimusele vaja vastata.

Kohtukulud

- 47 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse riigisisene kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kaheksas koda) otsustab:

Liidu esmast õigust, eelkõige ELTL artiklit 110, tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt mootorsõiduki lõplikul eksportimisel kasutamiseks teises liikmesriigis ei tagastata selle omanikule iga mootorsõiduki väärtuses sisalduvat mootorsõidukimaksu, juhul kui asjaomane mootorsõiduk võeti esimest korda kasutusele rohkem kui kümme aastat enne kõnealust eksportimist. Selles suhtes ei oma tähtsust asjaolu, et taolist mootorsõidukit kavatseti alaliselt kasutada peamiselt selle liikmesriigi territooriumil, kes mootorsõidukimaksu kogub, ja et seda sõidukit ka tegelikult sel viisil kasutati.

Allkirjad