

TATU

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

7. aprill 2011 *

Kohtuasjas C-402/09,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Tribunalul Sibiu (Rumeenia) 18. juuni 2009. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 16. oktoobril 2009, menetluses

Ioan Tatu

versus

Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei,

Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu,

Administrația Finanțelor Publice Sibiu,

* Kohtumenetluse keel: rumeeania.

Administrația Fondului pentru Mediu,

Ministerul Mediului,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja esimees A. Tizzano, kohtunikud J.-J. Kasel, M. Ilešič (ettekandja),
E. Levits ja M. Safjan,

kohtujurist: E. Sharpston,
kohtusekretär: ametnik R. Șereș,

arvestades kirjalikus menetluses ja 28. oktoobri 2010. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- I. Tatu, esindaja: advokaat D. Târșia,
- Rumeenia valitsus, esindajad: A. Popescu, E. Gane ja nõunik V. Angelescu,

- Tšehhi valitsus, esindajad: M. Smolek ja K. Havlíčková,

- Euroopa Komisjon, esindajad: D. Triantafyllou ja L. Bouyon,

olles 27. jaanuari 2011. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada EÜ artiklit 90.

- 2 Taotlus on esitatud I. Tatu ja Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei (Rumeenia riik, keda esindab majandus- ja rahandusministeerium), Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu (Sibiu riigirahanduse peadirektoraat), Administrația Finanțelor Publice Sibiu (Sibiu riigirahanduse administratsioon), Administrația Fondului pentru Mediu (Keskkonnafondi administratsioon) ja Ministerul Mediului (keskkonnaministeerium) vahelises kohtuvaidluses seoses maksuga, mida I. Tatul tuli tasuda teisest liikmesriigist pärineva mootorsõiduki registreerimisel.

Õiguslik raamistik

Liidu õigusnormid

- 3 Euroopa „heitkoguste standarditega” on kehtestatud vastuvõetavad piirid Euroopa Liidu liikmesriikides müüdavate uute mootorsõidukite heitgaasidele. Esimene nimetatud standarditest kehtestati (üldtuntud kui „Euro 1”) nõukogu 26. juuni 1991. aasta direktiiviga 91/441/EMÜ, millega muudetakse direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 242, lk 1; ELT eriväljaanne 13/10, lk 329) ja mis jõustus 1. jaanuaril 1992. Pärast seda on seda valdkonda reguleerivaid eeskirju jätkuvalt karmistatud eesmärgiga parandada õhukvaliteeti Euroopa Liidus.
- 4 Standard „Euro 2” kehtestati alates 1. jaanuarist 1996. Ühenduse seadusandaja on seejärel kehtestanud uued standardid. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (EÜ) nr 715/2007 (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust) (ELT L 171, lk 1) kohaselt on praegu kehtiv heitkoguste piirväärtuse standard „Euro 5” ja standard „Euro 6” jõustub kavakohaselt 2014. aastal.
- 5 Lisaks eristab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (ELT 263, lk 1), M-kategooria sõidukeid, mille hulka kuuluvad „vähemalt neljarattalised reisijateveoks konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid”, ja N-kategooria sõidukeid, mille hulka kuuluvad „vähemalt neljarattalised kaubaveoks

konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid”. Need kategooriad on jaotatud alam-kategooriateks vastavalt sõiduki istekohtade arvule ja täismassile (M-kategooria) või üksnes täismassi alusel (N-kategooria).

Siseriiklik õigus

- 6 21. aprilli 2008. aasta erakorralise dekreeedi nr 50/2008, millega kehtestatakse sõidukite saastetasu (Ordonanță de Urgență a Guvernului nr 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule) (*Monitorul Oficial al României, Partea I*, nr 327, 25.4.2008, edaspidi „OUG nr 50/2008”) ja mis jõustus 1. juuli 2008, artikliga 3 seati „kohaselt kategooriatesse M1–M3 ning N1–N3 kuuluvate mootorsõidukite” osas sisse saastetasu.
- 7 OUG nr 50/2008 preambuli kohaselt on see maks osa meetmetest, mille „eesmärk on parandada õhu kvaliteeti ja järgida selles valdkonnas kehtivates [liidu] õigusnormides ette nähtud piirväärtusi” ning mida kohaldatakse nii, et „tagada kohaldatavate [liidu] õigusnormide, sealhulgas [Euroopa Liidu] Kohtu otsuste järgimine”.
- 8 OUG nr 50/2008 artikkel 1 sätestab:

„1. Käesolev erakorraline dekreet sätestab õigusliku raamistiku mootorsõidukite saastetasu (edaspidi „tasu”) kehtestamiseks, mis kantakse keskkonnanafondi eelarvesse ja mille kogumist korraldab keskkonnanafondi haldav asutus eesmärgiga rahastada keskkonnakaitseprogramme ja -kavasid.

2. Käesoleva erakorralise dekreeedi kohaselt kogutud summasid kasutatakse järgmistele keskkonnakaitse programmide ja projektide rahastamiseks:

- a) riikliku autopargi uuendamise programm;
- b) kohalike roheliste alade loomise teel keskkonnakvaliteedi parandamise riiklik programm;
- c) kavad, mis puudutavad tavaliste küttesüsteemide asendamist või täiendamist süsteemidega, mis kasutavad päikeseenergiat, geotermilist energiat ja tuuleenergiat;
- d) taastuvate energiaallikate põhise energia tootmise projektid; [...]

[...]"

- 9 OUG nr 50/2008 artikli 4 punkti a kohaselt tekib tasu maksmise kohustus mootorsõiduki esmasel registreerimisel Rumeenias. Artikli 5 lõigetes 1 ja 2 on täpsustatud, et „[t]asu arvutab selleks pädev maksuhaldur” ja et „tasu kindlaksmääramiseks peab füüsiline või juriidiline isik, kes soovib sõiduki registreerida, esitada dokumendid, mis sisaldavad tasu arvutamiseks vajalikku, käesoleva erakorralise dekreeedi metodoloogilistes juhistes ette nähtud teavet”.

- ¹⁰ OUG nr 50/2008 artikli 5 lõige 3 sätestab, et „[t]asu summa Rumeenia leudes määratakse kindlaks lähtuvalt eelmise aasta oktoobri esimese tööpäeva vahetuskursist, mis on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas”. Seega oli esimene kohaldatav vahetuskurss Euroopa Liidu Teatajas 2. oktoobril 2007 (ELT C 230, lk 2) avaldatud vahetuskurss, mille kohaselt üks euro võrdub 3,3565 Rumeenia leuga.

- ¹¹ OUG nr 50/2008 artikkel 6 sätestab:

„1. Tasuna maksmisele kuuluv summa arvutatakse [...] järgmiselt:

[...]

- b) M1-kategooriasse kuuluvate mootorsõidukite suhtes, mis ei kuulu kindlatesse Euroopa saasteklassidesse või kuuluvad saasteklassidesse Euro 1 või Euro 2, vastavalt valemile:

$$\text{makstav summa} = C \times D \times (100 - E) : 100$$

milles:

C = mootori töömaht;

D = eritasu mootori töömahu pealt, nagu on sätestatud lisa 2 veerus 3;

E = lisa 4 veerus 2 määratletud tasu protsentuaalne vähendamine

[...]

3. Lisas 4 nimetatud protsentuaalse vähendamise kindlaksmääramisel lähtutakse sõiduki vanusest, keskmisest aastasest läbisõidust, tehnilisest seisundist ning varustusest. Kui tegurid, mille alusel kindel summa leitakse, erinevad standardist, on tasu arvutamisel lubatud täiendav vähendamine vastavalt käesoleva erakorralise dekreeedi metodoloogilistes juhistes sätestatud tingimustele.

4. Kasutatud sõiduki vanus arvutatakse selle esmase registreerimise kuupäeva alusel.

[...]”

¹² OUG nr 50/2008 artikkel 10 sätestab:

„1. Tasuna makstud summa võib vaidlustada, kui isikul, kes kavatseb kasutatud sõiduki registreerida, on võimalik esitada tõend selle kohta, et tema sõiduki väärtus on väiksem kui lisa 4 ette nähtud kindla määraga skaala kohane kulum.

2. Kulumisastet hinnatakse artikli 6 lõikes 3 ette nähtud vähendusprotsendi kindlaksmääramisel arvesse võetud tegurite alusel.

3. Vaidlustamise korral määratakse maksukohustuslase taotlusel kasutatud sõiduki lõikes 2 sätestatud omadused kindlaks tehnilise ekspertiisiga, mille eest tasub autonoomne riigiettevõtte „Rumeenia autoregister” käesoleva erakorralise määruse metoodoloogiliste juhistega kehtestatud korra kohaselt.

4. Tehnilise ekspertiisi tasu kehtestab autonoomne riigiettevõtte „Rumeenia autoregister” ekspertiisiga seotud toimingute alusel ning see ei või ületada nende toimingute maksumust.

5. Tehnilise ekspertiisi tulemus vormistatakse autonoomse riigiettevõtte „Rumeenia autoregister” poolt koostatud dokumendis, milles sisaldub teave iga lõikes 2 ette nähtud tunnuse kohta ja sellest tulenev maksuvähenduse protsent.

6. Maksukohustuslane esitab pädevale maksuhaldurile autonoomse riigiettevõtte „Rumeenia autoregister” poolt koostatud dokumendi tehnilise ekspertiisi tulemuse kohta.

7. Lõikes 6 sätestatud dokumendi saamisel arvutab pädev maksuhaldur uuesti tasuna maksmisele kuuluva summa, mille tagajärjel võidakse tagastada selle summa ja sõiduki registreerimisel tasutud summa vahe.

8. Kui isik ei ole vaidlustamise tulemusega rahul, võib ta pöörduda seadusega ette nähtud pädevasse kohtusse.

[...]”

13 OUG nr 50/2008 lisa 4 on sõnastatud järgmiselt:

Maksu vähendusprotsendi arvutamise tabel

Sõiduki vanus	Vähendusprotsent (%)
1	2
uus	0
≤ 1 kuu	3
> 1–3 kuud (kaasa arvatud)	5
> 3–6 kuud (kaasa arvatud)	8
> 6–9 kuud (kaasa arvatud)	10
> 9 kuud – 1 aasta (kaasa arvatud)	13
> 1–2 aastat (kaasa arvatud)	21
> 2–3 aastat (kaasa arvatud)	28
> 3–4 aastat (kaasa arvatud)	33
> 4–5 aastat (kaasa arvatud)	38

> 5–6 aastat (kaasa arvatud)	43
> 6–7 aastat (kaasa arvatud)	49
> 7–8 aastat (kaasa arvatud)	55
> 8–9 aastat (kaasa arvatud)	61
> 9–10 aastat (kaasa arvatud)	66
> 10–11 aastat (kaasa arvatud)	73
> 11–12 aastat (kaasa arvatud)	79
> 12–13 aastat (kaasa arvatud)	84
> 13–14 aastat (kaasa arvatud)	89
> 14–15 aastat (kaasa arvatud)	93
Vanem kui 15 aastat	95

- ¹⁴ OUG nr 50/2008 metodoloogilised juhised võeti vastu 24. juunil 2008 (Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, *Monitorul Oficial al României, Partea I*, nr 480, 30.6.2008, edaspidi „metodoloogilised juhised”).

- ¹⁵ Metodoloogiliste juhiste artikli 3 lõiked 5 ja 6 sätestavad:

„5. Maksukohustuslane maksab tasu Rumeenia leudes, kas ülekandega või sularahas, sellise kohaliku maksuamet, kus ta on maksukohustuslasena registreeritud või kus ta on maksuresident, kontole [...] „Mootorsõidukite saastetasuna laekunud vahendid” [...].

6. Jooksva kuu viimasel tööpäeval kannavad maksuameti kohalikud asutused kogutud summad kontole [...] „Keskkonnafondi vahendid”, mis on avatud maksuameti haldusalas asuva keskkonnafondi haldava asutuse nimel [...].”

- 16 Metodoloogiliste juhiste artikkel 4, mis sisaldub nende eeskirjade IV peatükis „Maksu arvutamine”, sätestab lõigetes 4 ja 5:

„4. Omadused, mille alusel määratakse kindlaks „standardseks” peetavalt mootorsõidukilt maksmisele kuuluva saastetasu vähendamisprotsent ehk [OUG nr 50/2008] lisas 4 ette nähtud protsent, on järgmised:

a) vanus, mis on ajavahemik arvutuse tegemise kuupäeva ja registreerimise kuupäeva vahel;

b) keskmine aastane läbisõit:

– M1 – 15 000 km

– N1 – 30 000 km

– M2 ja N2 – 60 000 km

– M3 ja N3 – 100 000 km

c) sellise mootorsõiduki üldine tavaline seisund, mis vastab kõigile tüübikinnituse ja korralise tehnilise kontrolli käigus kehtivate õigusnormide kohaselt esitatavatele tehnilistele tingimustele ja mille kerel ei ole märke roostest ja kulumisest, mida ei ole üle värvitud, millel on heas korras algne salongisisustus ja mille armatuurilaua näidikud on heas korras;

d) tehniline varustus: kliimaseadmed, ABS-pidurid ja õhupadi.

5. Selliste kasutatud mootorsõidukite puhul, mis registreeritakse Rumeenias esmakordselt, on tasu arvutamisel esimeseks registreerimise kuupäevaks kuupäev, mis on märgitud välismaal välja antud registreerimisdokumendi vastavasse rubriiki.”

17 Metodoloogiliste juhiste V peatükis „Kasutatud mootorsõiduki tegeliku kulumi kindlaksmääramine” sisalduv artikkel 5 sätestab:

„1. Tasumisele kuuluvat tasu, mis on arvutatud [OUG nr 50/2008] artikli 6 sätete kohaselt, võib korrigeerida, kui kasutatud mootorsõiduki registreerimist taotlev isik kinnitab, et asjaomase sõiduki tegelik keskmine aastane läbisõit on suurem kui sellesse kategooriasse kuuluva sõiduki artikli 4 lõike 4 punkti b kohaselt tavaliseks peetav keskmine aastane läbisõit.

2. Lõikes 1 sätestatud juhul arvutatakse tasu suurus, võttes aluseks [OUG nr 50/2008] 4. lisas ette nähtud vähendusprotsendi, millele liidetakse 1. lisas sätestatud täiendav vähendus. [...]

3. Keskmise aastane läbisõit arvutatakse läbisõidumõõdiku läbisõidunäidu ja sõiduki vanuse suhte alusel [...].

[...]

6. Saastetasuna maksmisele kuuluvat summat [...] võib ka korrigeerida juhul, kui kasutatud sõiduki registreerimist taotleb isik tõendab autonoomse riigiettevõtte „Rumeenia autoregister” poolt läbi viidud tehnilise ekspertiisi põhjal, et kasutatud sõiduki kulumit on hinnatud kõrgemaks kui [OUG nr 50/2008] 4. lisas kehtestatud skaalas ette nähtud kulum.

[...]”

18 Metodoloogilistes juhistes 1. lisas on järgmine tabel:

Mootorsõiduki läbitud tegeliku keskmise aastase läbisõidu alusel täiendava vähendusprotsendi arvutustabel

Sõidukikategooria	Erinevus tegeliku keskmise aastase läbisõidu ja tavaliseks peetava keskmise aastase läbisõidu vahel (km)	Täiendava vähenduse protsent (%)
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

Sõidukikategooria	Erinevus tegeliku keskmise aastase läbisõidu ja tavaliseks peetava keskmise aastase läbisõidu vahel (km)	Täiendava vähenduse protsent (%)
N1	<10 000 10 001–20 000 20 001–30 000 30 001–40 000 40 001–50 000 >50 001	0 1,0 1,5 2,0 2,5 3,0
M2 et N2	<15 000 15 001–30 000 30 001–45 000 45 001–60 000 60 001–75 000 >75 001	0 1,0 1,5 2,0 2,5 3,0
M3 et N3	<25 000 25 001–50 000 50 001–100 000 100 001–150 000 150 001–200 000 >200 001	0 1,0 1,5 2,0 2,5 3,0

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

- 19 I. Tatu, Rumeenia kodanik, kes elab oma päritoluriigis, ostis juulis 2008 Saksamaalt kasutatud sõiduki. See sõiduk kuulub M1-kategooriasse, selle mootori töömaht on 2155 cm³ ning see vastab heitmestandardile Euro 2. Sõiduk valmistati 1997. aastal ja registreeriti samal aastal Saksamaal.
- 20 I. Tatu soovis nimetatud sõiduki registreerida Rumeenias. Selleks tuli tal vastavalt Administrația Finanțelor Publice Sibiu 27. oktoobri 2008. aasta otsusele tasuta OUG nr 50/2008 alusel saastetasu summas 7595 Rumeenia leud.

- 21 I. Tatu esitas 17. detsembril 2008 Tribunalul Sibiule kaebuse, milles nõudis, et kostjad nimetatud summa talle tagastaksid. Oma nõude põhjenduseks väitis ta, et kõnesolev tasu ei ole kooskõlas liidu õigusega, eeskätt osas, milles seda kohaldatakse teisest liikmesriigist Rumeeniasse imporditud kasutatud ja Rumeenias esmakordselt registreeritud sõidukitele, samas kui Rumeenias juba registreeritud sarnastele sõidukitele, mida kasutatud sõidukitena edasi müüakse, nimetatud tasu enam ei kohaldata. Seega on imporditud kasutatud sõidukite puhul maksukoormus suurem kui sarnaste, Rumeenias juba registreeritud sõidukite puhul, mis võib ajendada Rumeenia tarbijaid ostma viimati nimetatud sõidukeid.
- 22 Diskrimineerimise ulatust tõendavad põhikohtuasjas käsitletavad asjaolud, mille kohaselt kõnealune kasutatud sõiduk osteti Saksamaalt 6600 euro eest ja sellelt maksti registreerimismaksu summas 7595 Rumeenia leud, mis vastab rohkem kui 2200 eurole. Seega ületab nimetatud tasu suurus märkimisväärselt sarnase, Rumeenias juba registreeritud sõiduki väärtuses sisalduva maksu jääkväärtuse, mis võrdub nulliga.
- 23 I. Tatu väidab ka, et OUG nr 50/2008 eesmärki, milleks on keskkonnakaitse, on võimalik saavutada kohasemate meetmetega, täpsemalt saastetasu kehtestamisega kõigile liikluses olevatele sõidukitele, mitte üksnes alates 1. juulist 2008 registreeritud sõidukitele.
- 24 Tribunalul Sibiu nõustub, et OUG nr 50/2008-ga kehtestatud maksu võetakse üksnes sõidukitelt, mis on Rumeenias registreeritud alates 1. juulist 2008, mis on kõnesoleva erikorras kehtestatud määruse jõustumise kuupäev, kuid mitte sõidukitelt, mis on enne nimetatud kuupäeva Rumeenia territooriumil juba liikluses kasutusel.

- 25 Kõigepealt kirjeldab nimetatud kohus OUG nr 50/2008-sse tehtud viimaseid muudatusi, millest esimesed, mis viidi sisse valitsuse 4. detsembri 2008. aasta erakorralise dekreediga nr 208/2008, millega kehtestatakse sõidukitele kohaldatav saastetasu (ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule) (*Monitorul Oficial al României, Partea I*, nr 825, 8.12.2008, edaspidi „OUG nr 208/2008”), jõustusid 15. detsembril 2008.
- 26 Neil asjaoludel otsustas Tribunalul Sibiu menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohutule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas OUG nr 50/2008 sätted, koos hilisemate muudatustega, on vastuolus EÜ artikliga 90 ning kas need kehtestavad ilmselt diskrimineeriva meetme?”

Eelotsuse küsimus

- 27 Kõigepealt tuleb meenutada, et kuigi kõiki liidu õigust käsitlevaid eelotsuse küsimusi tuleb pidada asjakohaseks, võib Euroopa Kohus siiski jätta neile vastamata, kui on ilmne, et taotletud liidu õiguse tõlgendusel puudub igasugune seos põhikohtuasja asjaolude või esemega (vt selle kohta eelkõige 5. detsembri 2006. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-94/04 ja C-202/04: Cipolla jt, EKL 2006, lk I-11421, punkt 25; 1. juuni 2010. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-570/07 ja C-571/07: Blanco Pérez ja Chao Gómez, EKL 2010, lk I-4629, punkt 36, ja 2. detsembri 2010. aasta otsus kohtuasjas C-225/09: Jakubowska, EKL 2010, lk I-12329, punkt 28).

- 28 Käesolevas asjas nähtub kohtutoimikust, et põhikohtuasjas kohaldatavateks õigusnormideks on OUG nr 50/2008 selle algses versioonis, kuna kõnesolevale sõidukile kohaldati saastetasu 27. oktoobril 2008. Nimelt jõustus OUG nr 50/2008 eelotsusetaotluses toodud selgituste kohaselt 1. juulil 2008 ja sellesse määrusesse OUG nr 208/2008-ga tehtud muudatused jõustusid alles alates 15. detsembrist 2008.
- 29 Seega tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtule tarviliku vastuse andmiseks mõista esitatud küsimust nii, et sellega soovitakse teada, kas EÜ artikliga 90 on vastuolus selline maksustamiskord, nagu on kehtestatud OUG nr 50/2008 algses versioonis.
- 30 Seda täpsustust ja OUG nr 50/2008 eesmärki arvesse võttes tuleb asuda seisukohale, et eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib sisuliselt teada, kas ELTL artiklit 110, mille sõnastus on identne EÜ artikli 90 sõnastusega, tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus saastetasu, mida kohaldatakse sõidukitele nende esmasel registreerimisel asjaomases liikmesriigis.
- 31 I. Tatu tugineb sellele – nagu ka siseriiklikus kohtus esitatud põhjendustes, mis on kokku võetud käesoleva otsuse punktides 21–23 –, et põhikohtuasjas arutusel olev maks ei ole kooskõlas ELTL artikliga 110. Tšehhi valitsus jagab seda seisukohta. Rumeenia valitsus ja komisjon väidavad vastupidist.
- 32 Maks – nagu meenutab kohtujurist oma ettepaneku punktis 20 ja järgmistes punktides –, mida liikmesriik kohaldab siis, kui mootorsõiduk liikmesriigi territooriumil kasutuselevõtmise eesmärgil esmakordselt registreeritakse, ei kujuta endast tollimaksu ega tollimaksuga samaväärse toimega maksu ELTL artiklite 28 ja 30 tähenduses. Selle maksu puhul on tegemist riigimaksuga ja seda tuleb niisiis analüüsida ELTL artikli 110 alusel (vt eelkõige 17. juuni 2003. aasta otsus kohtuasjas C-383/01: *De Danske*

Bilimportører, EKL 2003, lk I-6065, punkt 34, ja 5. oktoobri 2006. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-290/05 ja C-333/05: Nádasdi ja Németh, EKL 2006, lk I-10115, punktid 38–41).

- 33 Lisaks, kuna ELTL artikli 34 kohaldamisala ei hõlma ELTL artiklis 110 nimetatud riigimakse, ei saa sellist nagu põhikohtuasjas arutusel olevat registreerimismaksu hinnata lähtuvalt koguselisi impordipiiranguid või selliste piirangutega samaväärse toimega meetmeid käsitlevatest eeskirjadest (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus *De Danske Bilimportører*, punkt 32, ja 18. jaanuari 2007. aasta otsus kohtuasjas C-313/05: *Brzeziński*, EKL 2007, lk I-513, punkt 50).
- 34 Igal juhul on ELTL artikli 110 eesmärk tagada liikmesriikidevaheline kaupade vaba liikumine tavapärastes konkurentsitingimustes. Selle sättega soovitakse kõrvaldada igasugune kaitse, mis võib kaasa tuua teistest liikmesriikidest pärit kaupadele diskrimineerivate riigimaksude kohaldamise (vt eelkõige 11. detsembri 1990. aasta otsus kohtuasjas C-47/88: komisjon vs. Taani, EKL 1990, lk I-4509, punkt 9; eespool viidatud kohtuotsus *Brzeziński*, punkt 27, ja 3. juuni 2010. aasta otsus kohtuasjas C-2/09: *Kalinchev*, EKL 2010, lk I-4939, punkt 37).
- 35 Selles osas keelab ELTL artikli 110 esimene lõik liikmesriikidel kehtestada teise liikmesriikide toodetele riigimakse, mis on suuremad kui samasugustele kodumaistele toodetele kehtestatud maksud. Selle sätte eesmärk on tagada riigimaksude täielik neutraalsus siseriiklikul turul juba olevate toodete ja imporditud toodete vahelise konkurentsi osas (eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Taani, punktid 8 ja 9, ja 29. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-387/01: *Weigel*, EKL 2004, lk I-4981, punkt 66).

- 36 Põhikohtuasjas on selge, et formaalselt ei erista OUG nr 50/2008-ga kehtestatud maksustamiskord mootorsõidukeid nende päritolu ega sõidukite omanikke nende kodakondsuse alusel. Nimelt tuleb seda maksu tasuda sõltumata sellest, millise riigi kodanik sõiduki omanik on, millises liikmesriigis sõiduk on valmistatud ja sellest, kas tegemist on siseriiklikul turul ostetud või imporditud sõidukiga.
- 37 Kuid isegi juhul, kui otsese diskrimineerimise tingimused ei ole täidetud, võib siseriiklik maksustamine oma mõju tõttu olla kaudset diskrimineeriv (vt eespool viidatud kohtuotsus *Nádasdi ja Németh*, punkt 47).
- 38 Selleks et kindlaks teha, kas selline nagu põhikohtuasjas arutusel olev maks võib tekitada imporditud kasutatud mootorsõidukite ja liikmesriigi territooriumil juba olemasolevate sarnaste kasutatud mootorsõidukite vahel kaudset diskrimineerimist, tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimust ja Euroopa Kohtule esitatud märkusi arvesse võttes esiteks analüüsida seda, kas imporditud kasutatud sõidukite maksustamine selle maksuga on neutraalne võrreldes selliste sarnaste kasutatud sõidukite maksustamisega, mis on varem liikmesriigi territooriumil registreeritud ja millele on selle registreerimise käigus kohaldatud dekreedis OUG nr 50/2008 sätestatud maksu. Seejärel tuleb analüüsida, kas imporditud kasutatud sõidukite maksustamine selle maksuga on neutraalne võrreldes selliste kasutatud sõidukite maksustamisega, mis registreeriti liikmesriigi territooriumil enne OUG nr 50/2008 jõustumist.

Imporditud kasutatud sõidukite maksustamise neutraalsus võrreldes selliste sarnaste kasutatud sõidukite maksustamisega, mis on varem liikmesriigi territooriumil registreeritud ja millele on registreerimise käigus seda maksu kohaldatud

- 39 Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et ELTL artikli 110 rikkumisega on tegemist juhul, kui imporditud kasutatud sõidukile kohaldatav maks on suurem kui liikmesriigi

territooriumil juba registreeritud sarnase kasutatud sõiduki väärtuses sisalduv maksu jääkväärtus (9. märtsi 1995. aasta otsus kohtuasjas C-345/93: Nunes Tadeu, EKL 1995, lk I-479, punkt 20; 22. veebruari 2001. aasta otsus kohtuasjas C-393/98: Gomes Valente, EKL 2001, lk I-1327, punkt 23, ja 19. septembri 2002. aasta otsus kohtuasjas C-101/00: Tulliasiamies ja Siilin, EKL 2002, lk I-7487, punkt 55).

- 40 Selles küsimuses on Euroopa Kohus selgitanud, et alates liikmesriigis registreerimismaksu tasumisest sisaldub see summa sõiduki väärtuses. Niisiis juhul, kui asjaomasel liikmesriigis registreeritud sõiduk müüakse seejärel samas liikmesriigis kasutatud sõidukina, on selle turuväärtus, milles sisaldub registreerimismaksu jääkväärtus, võrdne sõiduki kulumi alusel kindlaks määratava protsendiga sõiduki algsest väärtusest (eespool viidatud kohtuotsus Nádásdi ja Németh, punkt 54). Seetõttu peab selleks, et oleks tagatud neutraalne maksustamine, imporditud kasutatud sõidukile selle maksubaasina määratav väärtus kajastama liikmesriigi territooriumil juba registreeritud sarnase sõiduki hinda (eespool viidatud kohtuotsus Weigel, punkt 71, ja 20. septembri 2007. aasta otsus kohtuasjas C-74/06: komisjon vs. Kreeka, EKL 2007, lk I-7585, punkt 28).
- 41 Selle tulemuse saavutamiseks tuleb maksu arvutamisel arvesse võtta imporditud kasutatud sõidukite tegelikku kulumit. Selleks ei tule tingimata läbi viia iga üksiku sõiduki hindamist ega ekspertiisi. Sellisele süsteemile omase koormuse vältimiseks võib liikmesriik õigus- või haldusnormidega kehtestatud ja selliste kriteeriumide põhjal nagu vanus, läbisõit, üldine seisukord, jõuallikas, sõiduki mark või mudel, arvutatud kindla määraga skaalade abil kindlaks määrata kasutatud sõidukite väärtuse, mis üldreeglina on väga lähedane nende tegelikule väärtusele (eespool viidatud kohtuotsused Gomes Valente, punkt 24; Weigel, punkt 73, ja komisjon vs. Kreeka, punkt 29).
- 42 Euroopa Kohus ei ole mootorsõiduki kulumit hinnata võimaldavaid objektiivseid kriteeriume kehtestanud kohustusliku loendina (eespool viidatud kohtuotsus komisjon vs. Kreeka, punkt 37). Seega ei tule neid tingimata kohaldada kumulatiivselt. Kuid

üksnes sellise skaala kohaldamine, mis põhineb kulumikriteeriumil, nagu mootorsõiduki vanus, ei taga, et see kajastab sõiduki tegelikku kulumit (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsused *Gomes Valente*, punktid 28 ja 29, ning komisjon *vs. Kreeka*, punktid 38–42). Eeskätt ei kajasta kõnesolevate õigusnormidega kehtestatud skaala, juhul kui läbisõitu arvesse ei võeta, üldreeglina mõistliku ligikaudse täpsusega imporditud kasutatud sõidukite tegelikku väärtust (eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs. Kreeka*, punkt 43).

- 43 Põhikohtuasjas nähtub Euroopa Kohtule esitatud materjalidest selgelt, et maksu suurus on kehtestatud kindla määraga esiteks selliste näitajate alusel, mis teatud määral kajastavad sõiduki poolt tekitatud saaste hulka, nagu sõiduki mootori töömaht ja Euro-standard, millele sõiduk vastab, ja teiseks arvesse võttes asjaomase sõiduki kulumit. See kulum, mille põhjal vähendatakse keskkonnategurite alusel arvutatud summat, määratakse kindlaks mitte üksnes sõiduki vanuse (OUG nr 50/2008 artikli 6 lõikes 1 sätestatud tunnus E), vaid – nagu tuleneb OUG nr 50/2008 artikli 6 lõikest 3 ja selle metodoloogiliste juhiste artiklitest 4 ja 5 – sõiduki tegeliku keskmise aastase läbisõidu alusel, tingimusel et maksukohustuslane on esitanud seda läbisõitu kinnitava deklaratsiooni. Kui maksukohustuslane leiab, et sõiduki vanus ja tegelik keskmine aastane läbisõit ei kajasta õigesti ja piisava täpsusega sõiduki tegelikku kulumit, võib ta OUG nr 50/2008 artikli 10 alusel lisaks taotleda, et kulum määrataks kindlaks ekspertiisiga, millega seotud maksukohustuslase poolt kantavad kulud ei või ületada ekspertiisitoimingute maksumust.

- 44 Kuna põhikohtuasjas arutusel olevate õigusnormide kohaselt võetakse maksu arvutamisel arvesse sõiduki vanust ja tegelikku keskmist aastast läbisõitu ning lisaks neile kriteeriumidele on võimalik mõõduka tasu eest arvesse võtta sõiduki ja selle varustuse seisukorda, mis on tuvastatud mootorsõidukite registreerimiseks pädeva asutuse

ekspertiisiga, tagavad need selle, et maksu summat vähendatakse mõistliku ligikaudse täpsusega sõiduki tegeliku väärtuse alusel.

- ⁴⁵ Antud järeldust kinnitab asjaolu, et OUG nr 50/2008 4. lisas toodud kindla määraga skaalal on arvesse võetud seda, sõiduautode iga-aastane kulum on märgatavalt suurem kui 5% ja et see kulum ei ole lineaarne, eeskätt esimestel aastatel, mil see väljendub oluliselt suuremal määral kui hiljem (vt eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Kreeka, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).
- ⁴⁶ Lisaks oleks Rumeenia valitsus pidanud lähtuma sellest, et sõiduki ja selle varustuse seisukorra hindamise kriteeriumeid saab nõuetekohaselt kohaldada üksnes eksperdi poolt tehtud asjaomase sõiduki individuaalse ülevaatuse alusel ja et selleks, et niisuguseid ülevaatusi ei viidaks läbi liiga tihti ja seega ei koormataks olemasolevat haldus- ja finantskorda, tuleb ülevaatuse kulud sisse nõuda maksukohustuslaselt.
- ⁴⁷ Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et niisugune süsteem nagu see, mis on kehtestatud dekreediga OUG nr 50/2008, mille kohaselt võetakse registreerimismaksu arvutamisel kindla määraga üksikasjalikust ning statistilistel andmetel põhinevast skaalast lähtuvalt arvesse sõiduki iga-aastast tegelikku kulumit, millele lisaks võib maksukohustuslase taotlusel ja temapoolse rahastamise korral arvesse võtta sõiduki ja selle varustuse üldist seisukorda, tagab, et juhul kui kõnealust maksu kohaldatakse imporditud kasutatud sõidukitele, ei ületa see maks selliste sarnaste kasutatud sõidukite väärtuses sisalduvat kõnesoleva niisuguse maksu jääki, mis on varem liikmesriigi territooriumil registreeritud ja millele on registreerimise käigus kohaldatud dekreedis OUG nr 50/2008 ette nähtud maksu.

Imporditud kasutatud sõidukite maksustamise neutraalsus võrreldes selliste kasutatud sõidukite maksustamisega, mis registreeriti liikmesriigi territooriumil enne kõnealuse maksu kehtestamist

- 48 I. Tatu märgib, et teises liikmesriigis ostetud sõiduki Rumeenias kasutusele võtmiseks tuleb tasuda saastetasu, mis tema puhul oli summa suuruses 7595 Rumeenia leud 2155 cm³ mootorivõimsusega kasutatud sõidukilt, mis vastab Euro 2 standardile ja on valmistatud 1997. aastal, samas kui rahaliselt on oluliselt soodsam osta Rumeenia kasutatud sõidukite turult sõiduk, mis on registreeritud enne OUG nr 50/2008 jõustumist ja mis on täpselt sama vana ning millel on samad tehnilised tunnused nagu kõnealusel imporditud sõidukil, kuna esimesena nimetatud sõiduki osas ei kuulu OUG nr 50/2008 alusel nõutava maksuga sisuliselt analoogne maks tasumisele ega sisaldu selle Rumeenia turult ostetud sõiduki väärtuses.
- 49 Rumeenia valitsus väidab, et tema arvates ei mõjuta ELTL artikkel 110 liikmesriikide maksualast sõltumatust ja et Rumeenia kasutatud sõidukite turu atraktiivsus võrreldes imporditud sõidukite turuga, mida rõhutab I. Tatu, tuleneb asjaolust, et OUG nr 50/2008 ei kohaldata enne selle määruse jõustumist Rumeenias registreeritud sõidukitele. Nimetatud valitsus tugineb selles küsimuses eespool viidatud kohtuotsuse Nâdasdi ja Németh punktile 49, milles Euroopa Kohus sisuliselt sedastas, et ELTL artiklile 110 ei saa tõhusalt tugineda maksu diskrimineeriva olemuse tuvastamiseks üksnes sel põhjusel, et seda maksu kohaldatakse sõidukitele, mis on registreeritud pärast asjaomase õigusakti jõustumist, kuid ei kohaldata sõidukitele, mis on registreeritud enne selle jõustumist.
- 50 Selles osas tuleb esiteks meenutada – nagu märgib Euroopa Kohus viidatud kohtuotsuse Nâdasdi ja Németh punktis 49 –, et ELTL artikli 110 eesmärk ei ole takistada liikmesriigil kehtestamast uusi makse või muuta kehtivate maksude määrasid või maksubaasi.

- 51 Lisaks on selge, et juhul, kui liikmesriik kehtestab uue maksuõigusnormi, näeb ta selle rakendamise ette alates konkreetsest kuupäevast. Seega võib pärast õigusnormi jõustumist kohaldatav maks erineda varem kehtinud maksumäärast. Nagu Euroopa Kohus märkis viidatud kohtuotsuse Nadasdi ja Németh punktis 49, millele Rumeenia valitsus tugineb, ei või seda asjaolu iseenesest pidada selliseks, mis eristab diskrimineerivalt enne ja pärast uue õigusnormi jõustumist tekkinud olukordi.
- 52 Kuid kohtuotsusest Nadasdi ja Németh ei tulene seda, et liikmesriikide pädevus uute maksude kehtestamisel on piiramatu. Vastupidi, väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb ELTL artiklit 110 kohaldada alati, kui mõni maksusäte asetab teistest liikmesriikidest imporditud tooted võrreldes siseriiklike toodetega ebasoodsamasse olukorda (vt selle kohta 3. märtsi 1988. aasta otsus kohtuasjas 252/86: Bergandi, EKL 1988, lk 1343, punkt 25; 7. detsembri 1995. aasta otsus kohtuasjas C-45/94: Ayuntamiento de Ceuta, EKL 1995, lk I-4385, punkt 29, ja 8. novembri 2007. aasta otsus kohtuasjas C-221/06: Stadtgemeinde Frohnleiten ja Gemeindebetriebe Frohnleiten, EKL 2007, lk I-9643, punkt 40).
- 53 Nimelt puuduks ELTL artiklil 110 sisu ja eesmärk, kui liikmesriikidel oleks õigus kehtestada uusi makse, mille eesmärk või mõju on selline, et imporditud toodete müük on vähem soodus kui siseriiklikul turul olemasolevate sarnaste kaupade müük, mis on turule viidud pärast nimetatud maksude kehtestamist. Niisugune olukord võimaldaks liikmesriikidel, kui nad kehtestavad riigimakse selliselt, et neil on eespool kirjeldatud mõju, hoida kõrvale ELTL artiklites 28, 30 ja 34 sätestatud keeldudest.
- 54 Mis puudutab mootorsõidukitele kohaldatavaid makse, siis tulenevalt sellest, et nimetatud valdkonnas puudub ühtlustamine, on igal liikmesriigil oma maksumeetmete korraldamisel kaalutusõigus. Kuid neil kaalutlustel ja nende rakendamiseks võetud meetmetel ei või olla eelmises punktis kirjeldatud mõju (vt selle kohta 21. märtsi 2002. aasta otsus kohtuasjas C-451/99: Cura Anlagen, EKL 2002, lk I-3193, punkt 40;

15. septembri 2005. aasta otsus kohtuasjas C-464/02: komisjon *vs.* Taani, EKL 2005, lk I-7929, punkt 74, ja 1. juuni 2006. aasta otsus kohtuasjas C-98/05: *De Danske Bilimportører*, EKL 2006, lk I-4945, punkt 28).

55 Selles küsimuses tuleb meenutada, et liikmesriigi turul olevad mootorsõidukid on selle liikmesriigi „kodumaised tooted” ELTL artikli 110 tähenduses. Kui need tooted pannakse liikmesriigi kasutatud sõidukite turul müügile, tuleb neid pidada sama liiki, samade tunnustega ja sama kulumisastmega imporditud sõidukitega „sarnasteks toodeteks”. Nimelt on selle liikmesriigi turult ostetud kasutatud sõidukid ja impordiks ning teises liikmesriigis kasutamiseks ostetud sõidukid konkureerivad tooted (vt eeskätt eespool viidatud kohtuotsused komisjon *vs.* Taani, punkt 17, ja Kalinchev, punktid 32 ja 40).

56 Eespool meenutatud põhimõtetest tuleneb, et ELTL artikkel 110 kohustab kõiki liikmesriike valima mootorsõidukite maksustamisel sellise maksustamiskorra ja seda kohaldama nii, et asjaomased maksud ei soodustaks siseriiklikul turul olevate kasutatud sõidukite müüki ega muudaks seega ebasoodsamaks sarnaste kasutatud sõidukite importi.

57 Põhikohtuasjas rõhutas Rumeenia valitsus Euroopa Kohtus – hoolimata selgetest statistilistest andmetest, mis tõendavad seda, et OUG nr 50/2008 jõustumisest alates on Rumeenias imporditud sõidukeid oluliselt vähem registreeritud –, et kõnealuste õigusnormide esmatähtis eesmärk on keskkonnakaitse.

- 58 Euroopa Kohtule esitatud materjalidest nähtub siiski selgelt, et nimetatud õigusnormide mõju on selline, et imporditud kasutatud sõidukitele, mis on vanemad ja mille kulumisaste on suurem, kohaldatakse maksu, mis on – hoolimata nende sõidukite kulumist lähtuvast suurema vähendusmääraga maksu kohaldamisest – ligilähedane 30 %-le turuväärtusest, samas kui sarnaseid sõidukeid, mida müüakse siseriiklikul kasutatud sõidukite turul, niisuguse maksuga ei maksustata. On selge, et neil asjaoludel väheneb OUG nr 50/2008 mõjul huvi teises liikmesriigis ostetud sõidukeid importida ja kasutusele võtta.
- 59 Selles osas tuleb käesoleva otsuse punktides 50–53 meenutatud põhimõtetest lähtuvalt täpsustada, et kuigi liikmesriikidel on maksuvaldkonnas lai pädevus, mis lubab neil võtta mitmeid erinevaid meetmeid, tuleb neil siiski järgida ELTL artiklis 110 sätestatud keeldu.
- 60 Lisaks tuleb märkida, nagu seda teeb ka õigesti I. Tatu, et keskkonnakaitse eesmärki, millele viitab Rumeenia valitsus ja mida viiakse ellu nii, et esiteks takistatakse ebasoodsa maksu kohaldamise abil Rumeenias selliste eriti saastavate sõidukite kasutamist, mis vastavad standarditele Euro 1 ja Euro 2 ja mille mootori töömaht on suur, ning teiseks kogutakse kõnealuse maksuga tulu keskkonnakaitse projektide rahastamiseks, on võimalik saavutada ka tõhusamalt ja ühetaolisemalt, kohaldades saastetasu kõigile sedaliiki sõidukitele, mis Rumeenias liikluses kasutusele võetakse. Selline maks, mida on täiesti võimalik kohaldada iga-aastase mootorsõidukimaksuna, ei asetaks siseriiklikul kasutatud sõidukite turul olevaid sõidukeid imporditud sõidukitega võrreldes soodsamasse olukorda ja oleks lisaks kooskõlas „saastaja maksab” põhimõttega.
- 61 Eeltoodud kaalutlustest lähtudes tuleb esitatud küsimusele vastata, et ELTL artiklit 110 tuleb tõlgendada nii, et nimetatud sättega on vastuolus, kui liikmesriik kehtestab

saastetasu, mida kohaldatakse mootorsõidukitele nende esmasel registreerimisel asjaomases liikmesriigis, juhul kui nimetatud maksumeedet rakendatakse nii, et sellega muutub ebasoodsamaks teistest liikmesriikidest ostetud kasutatud sõidukite kasutuselevõtmine kõnealuses liikmesriigis, kuid siseriiklikul turul olevate sama vanade ja sama kulumisastmega sõidukite ostmine ei muutu selle tagajärjel ebasoodsamaks.

Kohtukulud

- ⁶² Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulud, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

ELTL artiklit 110 tuleb tõlgendada nii, et nimetatud sättega on vastuolus, kui liikmesriik kehtestab saastetasu, mida kohaldatakse mootorsõidukitele nende esmasel registreerimisel asjaomases liikmesriigis, juhul kui nimetatud maksumeedet rakendatakse nii, et sellega muutub ebasoodsamaks teistest liikmesriikidest ostetud kasutatud sõidukite kasutuselevõtmine kõnealuses liikmesriigis, kuid siseriiklikul turul olevate sama vanade ja sama kulumisastmega sõidukite ostmine ei muutu selle tagajärjel ebasoodsamaks.

Allkirjad