



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (osmo vijeće)

19. prosinca 2013.*

„Nacionalni porezi – Članak 110. UFEU-a – Porez na registraciju motornog vozila – Slični domaći proizvodi – Neutralnost poreza između uvezenih rabljenih automobila i sličnih vozila koja se već nalaze na nacionalnom tržištu“

U predmetu C-437/12,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio *Gerechthshof 's-Hertogenbosch* (Nizozemska), odlukom od 27. rujna 2012., koju je Sud zaprimio 1. listopada 2012., u postupku koji je pokrenuo

X,

SUD (osmo vijeće),

u sastavu C. G. Fernlund (izvjestitelj), predsjednik osmog vijeća, u funkciji predsjednika vijeća, A. Ó Caoimh i E. Jarašiūnas, suci,

nezavisni odvjetnik: M. Wathelet,

tajnik: M. Ferreira, glavni administrator,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 19. rujna 2013.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za X, M. de Jong, *advocaat*,
- za nizozemsku vladu, C. Schillemans, C. Wissels i M. Noort, u svojstvu agenata,
- za finsku vladu, J. Heliskoski, u svojstvu agenta,
- za Europsku komisiju, C. Barslev te R. Troosters i R. Lyal, u svojstvu agenata,

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez njegovog mišljenja, donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 110. UFEU-a.

* Jezik postupka: nizozemski.

- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora koji je pokrenula pravna osoba X u svezi s porezom na osobne automobile i motocikle („belasting personenauto’s en motorrijwielen”, u daljnjem tekstu: BPM) koji je morala platiti prilikom registriranja u Nizozemskoj automobila iz druge države članice.

Pravni okvir

- 3 Članak 1. Zakona o porezu na osobne automobile i motocikle iz 1992. (Wet op de belasting personenauto’s en motorrijwielen 1992), u verziji primjenjivoj na činjenice u glavnom postupku (u daljnjem tekstu: Zakon o BPM-u), propisuje:

„1. Osobni automobili, motocikli i gospodarska vozila podliježu porezu pod nazivom ‚[BPM]’.

2. Porez se plaća prilikom upisa osobnog automobila, motocikla ili gospodarskog vozila u registar motornih vozila na temelju Zakona o cestovnom prometu [Wegenverkeerswet] iz 1994.

[...]”

- 4 BPM se od 2006. do 2009. obračunavao, na temelju članka 9. Zakona o BPM-u, u postotku od „kataloške neto cijene” predmetnog vozila, podložno smanjenjima i povećanjima navedenima u ovoj odredbi.

- 5 Kad je riječ o kataloškoj neto cijeni, članak 9. točke 3. i 6. Zakona o BPM-u propisuje:

„3. Kataloška neto cijena znači kataloška cijena umanjena za porez na prihod [...] uključen u tu cijenu.

[...]

6. Kad je riječ o rabljenim vozilima [...], primjenjiva kataloška cijena je cijena na dan kad je vozilo [...] korišteno prvi put. [...]”

- 6 Počevši od 1. veljače 2008., osnovica za obračun BPM-a je izmijenjena. Ona se više ne izračunava isključivo na temelju kataloške neto cijene, nego, također, uključuje iznos koji ovisi o razini emisije ugljičnog dioksida (u daljnjem tekstu: CO₂), mjerenoj u skladu s Direktivom Vijeća 80/1268/EEZ, od 16. prosinca 1980., o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na potrošnju goriva motornih vozila (SL L 375, str. 36.). Od tada u osnovici za izračun BPM-a dio koji se odnosi na katalošku cijenu postupno je smanjen u korist dijela koji se odnosi na razinu emisije CO₂.

- 7 Od 2006. do 2009. godine postoci kataloške neto cijene koji su uzeti u obzir u osnovici za izračun BPM-a bili su sljedeći:

— od 2006. do 31. siječnja 2008.: 45,2 %;

— počevši od 1. veljače 2008.: 42,3 % i

— u 2009.: 40 %.

- 8 Tijekom razdoblja između 1. veljače 2008. i 31. prosinca 2009., zbog prijelaznih odredbi, rabljena vozila uvezena i registrirana tijekom tog razdoblja, koja su prvi put korištena prije 1. veljače 2008., nisu podlijegala BPM-u obračunatome na temelju emisija CO₂.

- 9 Počevši od 1. siječnja 2010., na registriranje svih vozila, uključujući ona koja su prvi put korištena prije 1. veljače 2008., primjenjuje se BPM obračunat istodobno na temelju neto kataloške cijene i razine emisije CO₂.

10 Što se tiče iznosa BPM-a za rabljena vozila, članak 10. Zakona o BPM-u propisuje:

„1. [...] iznos poreza koji se primjenjuje [na vozilo] [...] obračunava se uzimajući u obzir smanjenje.

2. Smanjenje iz stavka 1. je amortizacija izražena u postotku od kupovne cijene u Nizozemskoj na dan prvoga korištenja vozila. [...]

[...]”

11 Zakon o BPM-u poreznom obvezniku daje mogućnost izbora plaćanja sniženog BPM-a ako je iznos BPM-a koji se trebao primijeniti prilikom prvoga korištenja vozila u Nizozemskoj, kao novog vozila, temeljem zakonskih odredbi koje se odnose na poreznu osnovicu i porezne stope na snazi na taj dan, niži od iznosa obračunatoga za 2010.

Glavni postupak i prethodna pitanja

12 Dana 11. siječnja 2010., radi registriranja osobnog automobila u Nizozemskoj, X je prijavio BPM u iznosu od 5776 EUR te je taj iznos platio. Vozilo je prvi put bilo pušteno u promet u Njemačkoj 30. svibnja 2006. s njemačkim registracijskim oznakama.

13 X je podnio prigovor protiv dugovanog i plaćenog iznosa BPM-a. Nakon što mu je Voorzitter van het managementteam van het onderdeel Belastingdienst/Z van de rijksbelastingdienst odbio taj prigovor, X je uložio žalbu Rechtbanku Breda. Taj je sud djelomično prihvatio žalbu i naložio povrat BPM-a u iznosu od 1233 EUR.

14 X je uložio žalbu Gerechtshof 'su-Hertogenbosch protiv presude Rechtbanka Breda. X smatra da za obračun dugovanog iznosa BPM-a treba početi od iznosa poreza koji se još uvijek primjenjuje na slična rabljena vozila registrirana tijekom razdoblja između 1. veljače 2008. i 31. prosinca 2009., u čiju osnovicu nije bio uključen dio koji se odnosi na emisije CO₂. X također zahtijeva povrat plaćenog BPM-a u iznosu od 2809 EUR.

15 X tvrdi da BPM nije u skladu s pravom Unije. Njegov bi iznos bio viši od onog koji se primjenjuje na slična rabljena vozila prvi put korištena prije 1. veljače 2008. i koja su, za razliku od vozila o kojemu je riječ, bila uvezena i registrirana tijekom razdoblja između 1. veljače 2008. i 31. prosinca 2009. Rabljena vozila uvezena nakon tog razdoblja tako bi bila strože oporezovana nego usporediva vozila registrirana tijekom ovog razdoblja.

16 Voorzitter van het managementteam van het onderdeel Belastingdienst/Z van de rijksbelastingdienst smatra da za obračun dugovanog iznosa BPM-a treba početi od iznosa poreza koji se još uvijek primjenjuje na slična vozila koja su, kao vozilo o kojemu je riječ, prvi put korištena 2006. i koja su registrirana kao nova vozila u Nizozemskoj tijekom te iste godine.

17 Sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku ima određene sumnje u svezi s usklađenošću BPM-a s člankom 110. UFEU-a. Pita se treba li naplatu tog poreza prilikom upisa vozila o kojemu je riječ u glavnom postupku u registar motornih vozila odbiti u dijelu u kojem ovisi o emisijama CO₂. Također pita se treba li iznos poreza koji je zatražen prilikom registracije ovog vozila u 2010. usporediti s preostalim iznosom tog poreza, koji je u 2010. i dalje bio uključen u vrijednost sličnih vozila, koja su uvezena u Nizozemskoj i tamo registrirana kao nova vozila, ili također s preostalim iznosom navedenog poreza uključenoga 2010. u vrijednost vozila koja su, kao i spomenuto vozilo o kojemu je riječ, prvi put korištena 2006. i koja su zatim uvezena i registrirana kao rabljena vozila tijekom razdoblja između 1. veljače 2008. i 31. prosinca 2009.

18 U tim je okolnostima *Gerechtshof 's-Hertogenbosch* odlučio prekinuti postupak i Sudu postaviti sljedeća prethodna pitanja:

- „1) Kako bi odgovorio na postavljeno pitanje, u okviru članka 110. UFEU-a, prelazi li iznos poreza dugovanog prilikom registriranja 2010. [vozila o kojemu je riječ] preostali iznos poreza uključen u vrijednost rabljenih vozila već registriranih na državnom području, treba li smatrati sličnima kako bi se utvrdio taj preostali iznos:
- usporediva [vozila] registrirana kao nova vozila tijekom prve godine korištenja [vozila o kojemu je riječ] (2006.) ili
 - (druga) [vozila] dostupna na tržištu rabljenih vozila u 2010. i koja su, kao [vozilo o kojemu je riječ], prvi put korištena 30. svibnja 2006., ali su zapravo usporediva, te su (uvezena i) registrirana kao rabljena vozila nakon 30. svibnja 2006. (nakon 30. svibnja 2006. do 2009.), i/ili
 - (druga) [vozila] dostupna na tržištu rabljenih vozila u 2010. i koja su, za razliku od [vozila o kojemu je riječ], prvi put korištena nakon 30. svibnja 2006., ali su zapravo usporediva, te su (uvezena i) registrirana kao nova ili rabljena vozila nakon 30. svibnja 2006. (nakon 30. svibnja 2006. do 2009.)?
- 2) Kako bi odgovorio na pitanje protivi li se članak 110. UFEU-a naplati BPM-a prilikom registriranja [vozila o kojemu je riječ] u 2010., u dijelu u kojemu se taj porez obračunava na temelju emisija CO₂ [...], treba li taj dio poreza smatrati novim davanjem, koji treba razlikovati od BPM-a važećeg do 1. veljače 2008. koji je isključivo ovisio o kataloškoj [neto] cijeni, tako da, u mjeri u kojoj se porez obračunava na temelju emisija CO₂, usporedba sa (sličnim) rabljenim vozilima registriranim prije 1. siječnja 2010. nije relevantna?
- 3) Ako nije riječ o novom davanju u smislu [drugog] pitanja: činjenica da [vozila] usporediva [s vozilom o kojemu je riječ], prvi put korištena prije 1. veljače 2008. te uvezen[a] i registrirana kao rabljena vozila tijekom razdoblja između 1. veljače 2008. i 31. prosinca 2009.[,] nisu podlijegala porezu obračunatom na temelju emisija CO₂ [...], s obzirom na to da je taj porez obračunavan na temelju emisija CO₂ bio naplaćivan tijekom gore navedenog razdoblja prilikom registriranja [vozila] prvi put korištenih nakon 1. veljače 2008., ali usporedivima [s vozilom o kojemu je riječ], protivi li se to, na temelju članka 110. UFEU-a, naplati BPM-a prilikom registriranja [vozila o kojemu je riječ] u 2010. u mjeri u kojoj se taj porez obračunava na temelju emisija CO₂ [...]?”

O prethodnim pitanjima

19 Svojim pitanjima, koje valja razmotriti zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti želi znati, s jedne strane, koji su, za potrebe primjene članka 110. UFEU-a, slični domaći proizvodi, usporedivi s rabljenim vozilom koje je prvi put korišteno prije 1. veljače 2008. i koje je uvezeno i registrirano u Nizozemskoj 2010., kao i, s druge strane, treba li članak 110. UFEU-a tumačiti na način da mu je protivan porez kao što je BPM na snazi u 2010.?

Slični domaći proizvodi

20 Najprije treba istaknuti to da porez koji država članica ubire prilikom registriranja automobila na njezinom državnom području radi puštanja u promet jest nacionalni porez te ga treba razmotriti u odnosu na članak 110. UFEU-a (vidjeti u tom smislu presudu od 7. travnja 2011., *Tatu*, C-402/09, Zb., str. I-2711., t. 32. i navedenu sudsku praksu).

- 21 U tom smislu treba podsjetiti na to da prvi stavak ovog članka zabranjuje svakoj državi članici uvođenje nacionalnih poreza na proizvode drugih država članica u većoj mjeri od onih koji su uvedeni na slične domaće proizvode.
- 22 Osim toga, treba podsjetiti i na to da su motorna vozila prisutna na tržištu države članice njezini „domaći proizvodi”, u smislu članka 110. UFEU-a (vidi gore navedenu presudu Tatu, t. 55.).
- 23 Kada su ti proizvodi stavljeni u prodaju na tržištu rabljenih vozila te države članice, treba ih smatrati „proizvodima sličnima” uvezenim rabljenim vozilima ako ih njihova svojstva i svrha za koju služe smještaju u konkurentski odnos. Stupanj konkurencije između dvaju modela ovisi o mjeri u kojoj oni služe različitim zahtjevima, posebice u pogledu cijene, dimenzija, udobnosti, performansi, potrošnje, trajnosti i pouzdanosti. Referentno vozilo treba biti ono koje ima značajke najbliže onima uvezenog vozila. To zahtijeva uzimanje u obzir modela, vrste i drugih značajki, kao što su vrsta pogona ili oprema, starost te broj prijeđenih kilometara, opće stanje ili marka (vidjeti, osobito, presude od 19. rujna 2002., Tulliasiamies i Siilin, C-101/00, Zb., str. I-7487., t. 75. i 76., kao i od 20. rujna 2007., Komisija/Grčka, C-74/06, Zb., str. I-7585., t. 29. i 37.).
- 24 U tom smislu potrebno je istaknuti da kriteriji navedeni u prethodnoj točki nisu navedeni ni iscrpno ni obvezujuće. Jasno je da se referentno vozilo može razlikovati, ovisno o značajkama, od uvezenog vozila. Dva vozila s istim danom prvoga korištenja nisu nužno slična zbog, na primjer, razlike u habanju. Nacionalni sud mora, uzimajući u obzir značajke kao što su one navedene u prethodnoj točki, utvrditi koji su domaći proizvodi čije su značajke najbliže onima uvezenog vozila o kojemu je riječ.
- 25 Iz toga slijedi da su slični domaći proizvodi, usporedivi s rabljenim vozilom poput onog o kojemu je riječ u glavnom postupku, koje je prvi put korišteno prije 1. veljače 2008. i koje je uvezeno i registrirano u Nizozemskoj 2010., vozila koja se već nalaze na nizozemskom tržištu i imaju značajke najbliže značajkama vozila o kojemu je riječ.

Usklađenost s člankom 110. UFEU-a

- 26 Članak 110. UFEU-a ima za cilj osigurati slobodno kretanje robe između država članica u normalnim uvjetima tržišnog natjecanja. Cilj mu je uklanjanje svih oblika zaštite koji bi mogli proisteći iz primjene diskriminatornih nacionalnih poreza na proizvode koji potječu iz drugih država članica (gore navedena presuda Tatu, točka 34. i navedena sudska praksa).
- 27 U tu svrhu, kako je i navedeno u točki 21. ove presude, prvim stavkom tog članka svakoj državi članici zabranjuje se uvođenje nacionalnih poreza na proizvode drugih država članica u većoj mjeri od onih koji su uvedeni na slične domaće proizvode.
- 28 U tom smislu potrebno je istaknuti da se prema ustaljenoj sudskoj praksi može smatrati da je sustav oporezivanja u skladu s člankom 110. UFEU-a ako je uređen na način da se njime isključuje svaka mogućnost da se uvozni proizvodi oporezuju strože nego domaći proizvodi tako da ni u kojem slučaju ne može imati diskriminatoran učinak (presuda od 19. ožujka 2009., Komisija/Finska, C-10/08, t. 24. i navedena sudska praksa).
- 29 Sud je već presudio da, u području oporezivanja automobila, ova odredba Ugovora za cilj ima zajamčiti potpunu neutralnost nacionalnih poreza u pogledu tržišnog natjecanja između proizvoda koji se već nalaze na nacionalnom tržištu i uvezenih proizvoda (presude od 11. prosinca 1990., Komisija/Danska, C-47/88, Zb., str. I-4509., t. 9., i od 29. travnja 2004., Weigel, C-387/01, Zb., str. I-4981., t. 66.).
- 30 Sud je također pojasnio da se, po plaćanju poreza na registraciju vozila u državi članici, iznos tog poreza uključuje u vrijednost vozila. Stoga, kada je vozilo registrirano u predmetnoj državi članici zatim prodano kao rabljeno vozilo u toj istoj državi članici njegova tržišna vrijednost obuhvaća

preostali iznos poreza na registraciju vozila i bit će jednaka postotku smanjenja vrijednosti tog vozila u odnosu na njegovu početnu vrijednost (presuda od 5. listopada 2006., *Nádasdi i Németh*, C-290/05 i C-333/05, Zb., str. I-10115., t. 54.).

- 31 Stoga se radi o povredi članka 110. UFEU-a kada iznos tog poreza koji se primjenjuje na rabljeno vozilo iz druge države članice premašuje preostali iznos navedenog poreza koji je uključen u vrijednost rabljenih vozila već registriranih na državnom području (presude od 9. ožujka 1995., *Nunes Tadeu*, C-345/93, Zb., str. I-479., t. 20.; od 22. veljače 2001., *Gomes Valente*, C-393/98, Zb., str. I-1327., t. 23., kao i gore navedena *Tulliasiamies* i *Siilin*, t. 55.).
- 32 Ako bi iznos poreza na registraciju vozila koji se primjenjuje na uvezena rabljena vozila bio veći od njegovog preostalog iznosa uključenog u vrijednost sličnih rabljenih vozila već registriranih na nacionalnom tržištu, postojala bi opasnost od poticanja prodaje nacionalnih rabljenih vozila i destimuliranja uvoza sličnih rabljenih vozila.
- 33 Međutim, člankom 110. UFEU-a državu članicu se ne sprečava da uvede nove poreze ili izmijeni stopu ili postojeću poreznu osnovicu (gore navedene presude *Nádasdi i Németh*, t. 49., i *Tatu*, t. 50.).
- 34 Ipak, ovlast država članica u uređenju novih poreza ili izmjeni stope ili osnovice već postojećih poreza nije neograničena. Zabrana propisana u članku 110. UFEU-a primjenjuje se svaki put kad je oporezivanje takve naravi da se njime destimulira uvoz dobara podrijetlom iz drugih država članica u korist domaćih proizvoda (vidjeti, u tom smislu, gore navedenu presudu *Tatu*, t. 52. i navedenu sudsku praksu).
- 35 Tako države članice ne mogu uvesti nove poreze ili izmijeniti one postojeće s ciljem ili učinkom destimuliranja prodaje uvezenih proizvoda u korist prodaje sličnih proizvoda raspoloživih na nacionalnom tržištu i koji su na to tržište uvedeni prije stupanja na snagu spomenutih poreza ili izmjena (vidjeti, u tom smislu, gore navedenu presudu *Tatu*, t. 53.).
- 36 Kad je riječ o BPM-u, iz spisa predmeta podnesenog Sudu proizlazi da se taj porez duguje i plaća samo prilikom prvog registriranja vozila na nizozemskom državnom području. Nizozemsko zakonodavstvo mijenjano je u više navrata od 2006. Prije 1. veljače 2008. spomenuti je porez obračunavan isključivo na temelju postotka kataloške neto cijene. Počevši od tog datuma, u njegov oporezivi iznos također je uključen iznos koji ovisi o razini emisije CO₂. U tom oporezivom iznosu dio koji se odnosi na katalošku neto cijenu postupno je smanjen u korist dijela koji se odnosi na razinu emisije CO₂.
- 37 Kako su to istaknule nizozemska vlada i Europska komisija, unatoč izmjeni u načinu obračunavanja BPM-a, činjenica koja dovodi do nastanka obveze njegova plaćanja ostaje ista, to jest, prvo registriranje vozila na državnom području Nizozemske, kako prije tako i nakon predmetne izmjene. U ovom slučaju, radi se stoga o istom porezu kao i prije.
- 38 Čak kada bismo pretpostavili da se radi o novom porezu, zabrana sadržana u članku 110. UFEU-a, kako je istaknuto u točki 34. ove presude, primjenjuje se svaki put kada se nacionalnim porezom jedne države članice destimulira uvoz dobara podrijetlom iz drugih država članica u korist sličnih domaćih proizvoda.
- 39 U glavnom predmetu, iz spisa predmeta podnesenog Sudu slijedi da se na rabljena vozila, koja su prvi put korištena prije 1. veljače 2008., ali su bila uvezena i registrirana u Nizozemskoj tijekom razdoblja između 1. veljače 2008. i 31. prosinca 2009., zbog oslobađanja koje se odnosi na dio BPM-a koji ovisi o razini emisije CO₂, primjenjivao niži BPM od onog koji se primjenjivao na slična rabljena vozila koja su bila uvezena i registrirana počevši od 1. siječnja 2010.

- 40 U tom bi slučaju na nacionalnom tržištu postojala slična rabljena vozila usporediva s onim o kojemu je riječ u glavnom predmetu, čiji je preostali iznos BPM-a koji je još uvijek uključen u njihovu vrijednost niži od iznosa ovog poreza koji se primjenjuje na vozilo o kojemu je riječ.
- 41 Ako ovaj potonji iznos premašuje najniži preostali iznos koji je još uvijek uključen u vrijednost sličnih rabljenih vozila već registriranih na državnom području, tada nije utvrđeno da je Zakon o BPM-u uređen na način da se njime u svakom slučaju isključuje to da se uvezeni proizvodi oporezuju strože nego domaći proizvodi i da, stoga, ni u kom slučaju nema diskriminatorne učinke.
- 42 Takvi diskriminatorni učinci mogu se izbjeći samo ako je moguće odlučiti se za najniži preostali iznos poreza na registraciju vozila koji je još uvijek uključen u vrijednost sličnih rabljenih vozila već registriranih na državnom području.
- 43 Nacionalni sud mora utvrditi premašuje li iznos BPM-a, koji se primjenjuje na rabljeno vozilo poput onoga o kojemu je riječ u glavnom predmetu, najniži preostali iznos tog poreza koji je još uvijek uključen u vrijednost sličnih rabljenih vozila već registriranih na državnom području.
- 44 Iz toga slijedi da je porez poput onog predviđenog Zakonom o BPM-u protivan članku 110. UFEU-a, ukoliko i u mjeri u kojoj iznos tog poreza koji se primjenjuje na uvezena rabljena vozila prilikom njihova registriranja u Nizozemskoj prelazi njegov najniži preostali iznos uključen u vrijednost sličnih rabljenih vozila već registriranih u toj istoj državi članici.
- 45 S obzirom na sva prethodna razmatranja, odgovori na postavljena pitanja su:
- za potrebe primjene članka 110. UFEU-a, slični nacionalni proizvodi, usporedivi s rabljenim vozilom kakvo je ono o kojemu je riječ u glavnom predmetu, koje je prvi put korišteno prije 1. veljače 2008. i bilo je uvezeno i registrirano u Nizozemskoj 2010., vozila su koja se već nalaze na nizozemskom tržištu, koja imaju značajke najbliže onima koje ima spomenuto vozilo o kojemu je riječ, i
 - članak 110. UFEU-a treba tumačiti na način da mu je protivan porez poput BPM-a ukoliko i u mjeri u kojoj iznos tog poreza koji se primjenjuje na uvezena rabljena vozila prilikom njihova registriranja u Nizozemskoj prelazi njegov najniži preostali iznos, uključen u vrijednost sličnih rabljenih vozila već registriranih u toj istoj državi članici.

Troškovi

- 46 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (osmo vijeće) odlučuje:

Za potrebe primjene članka 110. UFEU-a, slični nacionalni proizvodi, usporedivi s rabljenim vozilom kakvo je ono o kojemu je riječ u glavnom predmetu, koje je prvi put korišteno prije 1. veljače 2008. i bilo je uvezeno i registrirano u Nizozemskoj 2010., vozila su koja se već nalaze na nizozemskom tržištu, koja imaju značajke najbliže onima koje ima spomenuto vozilo o kojemu je riječ.

Članak 110. UFEU-a treba tumačiti na način da mu je protivan porez poput BPM-a („belasting personenauto’s en motorrijwielen”) na snazi 2010., ukoliko i u mjeri u kojoj iznos tog poreza koji se primjenjuje na uvezena rabljena vozila prilikom njihova registriranja u Nizozemskoj prelazi njegov najniži preostali iznos, uključen u vrijednost sličnih rabljenih vozila već registriranih u toj istoj državi članici.

Potpisi