



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (osmo vijeće)

16. studenoga 2023.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Članak 110. UFEU-a – Nacionalni porezi –
Zabrana diskriminirajućih poreza – Porez na vozila – Rabljena vozila uvezena iz drugih država
članica – Primjena različitih poreznih stopa ovisno o datumu registracije vozila u Portugalu”

U predmetu C-349/22,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Arbitražni porezni sud (Centar za upravnu arbitražu, CAAD), Portugal), odlukom od 23. svibnja 2022., koju je Sud zaprimio 31. svibnja 2022., u postupku

NM

protiv

Autoridade Tributária e Aduaneira,

SUD (osmo vijeće),

u sastavu: N. Piçarra, predsjednik vijeća, M. Safjan, i N. Jääskinen (izvjestitelj), suci,

nezavisni odvjetnik: N. Emiliou,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani dio postupka,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za osobu NM, P. Carido, *advogado*,
- za portugalsku vladu, P. Barros da Costa, A. Pimenta, A. Rodrigues i N. Vitorino, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, M. Björkland i I. Melo Sampaio, u svojstvu agenata,

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

* Jezik postupka: portugalski

donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 110. UFEU-a.
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između osobe NM i Autoridade Tributária e Aduaneira (Porezna i carinska uprava, Portugal) (u daljnjem tekstu: porezna uprava) u vezi s rješenjem o plaćanju poreza na vozila (u daljnjem tekstu: porez) predviđenog Códigom do Imposto sobre Veículos (Zakonik o porezu na vozila) koje se odnosi na automobil koji je osoba NM uvezla u Portugal.

Pravni okvir

- 3 Člankom 2. stavkom 1. točkom (a) Zakonika o porezu na vozila, naslovljenim „Objektivno područje primjene”, određuje se:

„Oporezuju se sljedeća vozila:

- (a) laka motorna vozila, kojima se smatraju vozila bruto mase od najviše 3500 [kilograma (kg)] i s kapacitetom koji ne prelazi devet sjedala, uključujući vozačko, namijenjena za prijevoz osoba”.

- 4 Člankom 3. stavkom 1. tog zakonika, naslovljenim „Subjektivno područje primjene”, propisuje se:

„Porezni obveznici su registrirani i priznati gospodarski subjekti te pojedinci, kako su definirani ovim zakonikom, koji stavljaju u promet vozila koja se oporezuju, odnosno osobe u čije se ime izdaje carinska deklaracija za vozila.”

- 5 Članak 5. navedenog zakonika, naslovljen „Oporeziva činjenica”, glasi:

„1. – Oporezive činjenice su proizvodnja, montaža, prihvata ili uvoz oporezivih vozila na nacionalno državno područje koja treba registrirati u Portugalu.

[...]

3. – Za potrebe ovog zakonika, primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) ‚prihvata’: ulazak na nacionalno državno područje vozila koje potječe iz druge države članice Europske unije ili koje je u toj državi pušteno u slobodan promet”.

- 6 U članku 6. istog zakonika, naslovljenom „Obveza obračunavanja poreza”, određuje se:

„1. – U slučajevima iz stavka 1. prethodnog članka obveza obračunavanja poreza nastaje u trenutku stavljanja u promet, do kojeg se smatra da dolazi:

[...]

- (b) u trenutku u kojem pojedinci podnesu carinsku deklaraciju za vozila.

[...]

3. – Primjenjuje se porezna stopa koja je na snazi u trenutku nastanka obveze obračunavanja poreza.”

- 7 U skladu s člankom 7. stavkom 1. točkom (a) Zakonika o vozilima, naslovljenim „Standardne stope – motorna vozila”:

„I. – U tablici A, prikazanoj u nastavku, utvrđuje se iznos poreza prema obujmu motora i okolišnoj komponenti te se on primjenjuje na sljedeća vozila:

(a) motorna vozila za prijevoz putnika”.

- 8 Člankom 8. stavkom 1. točkom (d) Zakonika o porezu na vozila, naslovljenim „Srednje stope – motorna vozila”, u verziji koja proizlazi iz Leija n.º 82-D/2014 que procede à alteração das normas fiscais ambientais nos sectores da energia e emissões, transportes, água, resíduos, ordenamento do território, florestas e biodiversidade, introduzindo ainda um regime de tributação dos sacos de plástico e um regime de incentivo ao abate de veículos em fim de vida, no quadro de uma reforma da fiscalidade ambiental (Zakon br. 82-D/2014 o izmjeni poreznih normi u području okoliša u energetsom i emisijskom sektoru, prometnom sektoru, sektorima vodnog gospodarstva, gospodarenja otpadom, prostornog planiranja, šumarstva i biološke raznolikosti kojim se uvodi sustav oporezivanja plastičnih vrećica i sustav poticaja za odlaganje motornih vozila na kraju životnog ciklusa u okviru reforme oporezivanja u području okoliša) od 31. prosinca 2014. (*Diário da República*, prva serija, br. 252 od 31. prosinca 2014.), koji je bio na snazi između 1. siječnja 2015. i 31. prosinca 2020. (u daljnjem tekstu: Zakon br. 82-D/2014), predviđalo se:

„Na sljedeća vozila primjenjuje se srednja stopa koja odgovara postocima, navedenima u nastavku, poreza koji proizlazi iz primjene tablice A iz stavka 1. prethodnog članka:

(d) 25 %, za laka motorna vozila za prijevoz putnika s punjivim hibridnim motorima čiji se akumulator može puniti priključivanjem na električnu mrežu koja imaju minimalnu autonomiju u električnom načinu rada od 25 kilometara.”

- 9 Člankom 8. Zakonika o porezu na vozila, naslovljenim „Srednje stope – motorna vozila”, u stavku 1. točki (d), u verziji koja proizlazi iz Leija n.o 75-B/2020, Orçamento do Estado para 2021 (Zakon br. 75-B/2020 o državnom proračunu za 2021.) od 31. prosinca 2020. (*Diário da República*, prva serija, br. 253 od 31. prosinca 2020.), koji je na snazi od 1. siječnja 2021. (u daljnjem tekstu: Zakon br. 75-B/2020), određuje se:

„Na sljedeća vozila primjenjuje se srednja stopa koja odgovara postocima, navedenima u nastavku, poreza koji proizlazi iz primjene tablice A iz stavka 1. prethodnog članka:

[...]

(d) 25 %, za laka osobna vozila za prijevoz putnika s punjivim hibridnim motorima čiji se akumulator može puniti priključivanjem na električnu mrežu koja imaju minimalnu autonomiju u električnom načinu rada od 50 kilometara te službene emisije niže od 50 g CO₂ /km.”

10 Člankom 11. Zakonika o porezu na vozila, naslovljenim „Stope – rabljena vozila”, određuje se:

„1. – Porez kojim se oporezuju vozila s trajnom registracijskom pločicom Zajednice koju je izdala druga država članica Europske unije privremeno se izračunava u skladu s pravilima utvrđenima u ovom zakoniku, a na taj porez se primjenjuju postoci smanjenja, predviđeni u tablici D, poreza koji proizlazi iz relevantne tablice, uzimajući u obzir obujam motora i okolišnu komponentu te uključujući povećanje predviđeno u članku 7. stavku 3., a ti su postoci povezani s prosječnim umanjnjem vrijednosti vozila na nacionalnom tržištu i njihovim preostalim prosječnim vijekom trajanja:

Tablica D [...]”

Glavni postupak i prethodno pitanje

- 11 Lako vozilo opremljeno punjivim hibridnim motorom registrirano je prvi put 14. rujna 2018. u Njemačkoj.
- 12 Osoba NM podnijela je 13. rujna 2021. nadležnoj carinskoj upravi carinsku deklaraciju za to vozilo radi njegova stavljanja u promet u Portugalu.
- 13 Nadležna carinska uprava izračunala je iznos poreza koji je osoba NM dužna platiti pri čemu je svoj izračun utemeljila na obujmu motora i okolišnoj komponenti (tablica A) navedenog vozila te na trajanju uporabe od njegove prve registracije (tablica D). Nakon provedbe tog izračuna utvrdila je da treba primijeniti punu stopu na to vozilo, što odgovara iznosu od 2928,28 eura i donijela je odgovarajuće rješenje o plaćanju.
- 14 Osoba NM platila je iznos poreza naveden u rješenju o plaćanju koje joj je dostavila nadležna carinska uprava. Zatim je predsjedniku Centro de arbitragem Administrativa (Centar za upravnu arbitražu, Portugal) podnijela zahtjev za osnivanje arbitražnog suda radi osporavanja navedenog rješenja o plaćanju.
- 15 Zahtjev koji je podnijela osoba NM proslijeđen je Tribunalu Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Arbitražni porezni sud (Centar za upravnu arbitražu, CAAD), Portugal), odnosno sudu koji je uputio zahtjev.
- 16 Osoba NM u biti tvrdi da je na dan prve registracije vozila o kojem je riječ u glavnom postupku, odnosno 14. rujna 2018., na snazi bio članak 8. stavak 1. točka (d) Zakonika o porezu na vozila, u svojoj verziji iz Zakona br. 82-D/2014, i da se, u skladu s tim člankom, na laka vozila s punjivim hibridnim motorom koja imaju minimalnu autonomiju u električnom načinu rada od 25 kilometara primjenjivala snižena stopa od 25 %. Nasuprot tomu, tvrdi da se na dan kad je podnijela carinsku deklaraciju za to vozilo primjenjivao članak 8. stavak 1. točka (d) Zakonika o porezu na vozila, u svojoj verziji iz Zakona br. 75-B/2020. Međutim, za razliku od verzije tog članka koja je bila na snazi 2018., tom se odredbom više ne dopušta da se na vozila koja imaju slične karakteristike kao i vozilo o kojem je riječ u glavnom postupku primijeni snižena stopa od 25 % tog poreza. Tvrdi da se, slijedom toga, vozilo koje ima takve karakteristike i koje je prvotno registrirano u drugoj državi članici Unije, a koje se potom unosi u Portugal, nepovoljno tretira u odnosu na vozila koje ima slična obilježja, ali je prvotno stečeno i registrirano u Portugalu, s obzirom na to da se na to prvo vozilo ne može primijeniti snižena stopa od 25 % navedenog

poreza. Stoga veće financijsko opterećenje pada na vozila prvotno registrirana u drugoj državi članici Unije u odnosu na vozila sa sličnim karakteristikama koja su prvotno bila registrirana u Portugalu, što nije u skladu s člankom 110. UFEU-a.

- 17 S druge strane, porezna uprava naglašava da je oporeziva činjenica prihvat na portugalsko državno područje vozila za koje ondje postoji obveza registracije i da obveza obračunavanja tog poreza nastaje prilikom stavljanja tog vozila u promet u Portugalu. Stoga tek na taj datum valja ocijeniti ispunjava li određeno vozilo kriterije za primjenu snižene stope od 25 % poreza. Usto, porezna uprava tvrdi da članak 110. UFEU-a nije povrijeđen kada iznos poreza naplaćen, prilikom prihvata rabljenog vozila iz druge države članice na portugalsko državno područje ne premašuje iznos ostatka tog poreza uključen u cijenu sličnih rabljenih vozila već registriranih na državnom području, što je bio slučaj s iznosom poreza koji se potraživao u slučaju vozila o kojem je riječ u glavnom postupku.
- 18 U tim je okolnostima Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Arbitražni porezni sud (Centar za upravnu arbitražu, CAAD)) odlučio prekinuti postupak i postaviti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Protivi li se članku 110. UFEU-a to da nacionalno pravno pravilo poput članka 8. stavka 1. točke (d) [Zakonika o porezu na vozila] kojim se za laka vozila za prijevoz putnika koja ispunjavaju određene kriterije zaštite okoliša određuje popust koji se sastoji od smanjenja iznosa [poreza] na 25 %, stupi na snagu i da se primjenjuje, u verziji koja je na snazi od 1. siječnja 2021. i koja je stroža od one koja je dotad vrijedila, na nova nacionalna vozila i na rabljena vozila koja potječu iz drugih država članica Europske unije, a koja su prvi put registrirana u Portugalu nakon navedenog datuma, pri čemu se, iako se na ta vozila primjenjuje isti porezni tretman, stvara situacija koja se može smatrati nejednakim postupanjem u odnosu na rabljena vozila s istim vremenom uporabe koja ispunjavaju manje zahtjevne kriterije zaštite okoliša iz ranijeg zakonodavstva, no ne ispunjavaju kriterije iz novog Zakonika, ovisno o tome (a) jesu li prvotno stavljena na tržište i registrirana u Portugalu prije datuma stupanja na snagu nove verzije Zakonika pa su, u tom slučaju, ostvarila popust koji se sastoji od smanjenja iznosa poreza na 25 %, za što treba smatrati da će se odraziti na prodajnu cijenu rabljenih vozila, ili (b) su registrirana u drugoj državi članici tijekom važenja prethodne verzije Zakonika te su stavljena u promet u Portugalu nakon tog datuma zbog čega se na njih treba primijeniti iznos poreza od 100 %?”

O prethodnom pitanju

- 19 Svojim prethodnim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 110. UFEU-a tumačiti na način da mu se protivi to da se na dan stavljanja u promet u jednoj državi članici vozila koje je prvi put registrirano u drugoj državi članici porez na vozila izračuna prema pravilima primjenjivima na taj datum, iako je prethodna verzija propisa koji se odnosi na taj porez, koja bi dovela do primjene nižeg poreza koji su mogla ostvariti slična vozila koja imaju iste relevantne karakteristike kao to vozilo, ali su prvi put registrirana u toj prvoj državi članici, bila na snazi prilikom prve registracije tog vozila.

- 20 Uvodno valja podsjetiti na to da, osim nekih iznimaka koje nisu relevantne za ovaj predmet, oporezivanje automobila nije usklađeno na razini Unije. Države članice su, dakle, slobodne izvršavati svoje porezne ovlasti u tom području, pod uvjetom da ih izvršavaju poštujući pravo Unije (presuda od 19. rujna 2017., Komisija/Irska (Registracijska pristojba), C-552/15, EU:C:2017:698, t. 71. i navedena sudska praksa).
- 21 Osim toga, u skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda, porez na motorna vozila koji država članica naplati prilikom registracije tih vozila radi njihova stavljanja u promet na njezinu državnom području ne predstavlja ni carinu ni davanje s učinkom istovrsnim carini u smislu članka 28. i 30. UFEU-a. Usto, takav porez ne može se ocjenjivati ni s obzirom na članak 34. UFEU-a o zabrani količinskih ograničenja uvoza i mjera s istovrsnim učinkom. Naime, porez poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku nacionalni je porez i stoga ga treba ispitati s obzirom na članak 110. UFEU-a (presude od 7. travnja 2011., Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, t. 32. i 33. i od 17. prosinca 2015., Viamar, C-402/14, EU:C:2015:830, t. 33. i navedena sudska praksa).
- 22 Članak 110. UFEU-a ima za cilj osigurati slobodno kretanje robe između država članica u normalnim uvjetima tržišnog natjecanja. Cilj te odredbe je uklanjanje svih oblika zaštite koji bi mogli proisteci iz primjene nacionalnih poreza, posebno onih diskriminatornih u odnosu na proizvode koji potječu iz drugih država članica (presuda od 14. travnja 2015., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, t. 28.). Taj se članak krši ako se porez na uvezeni proizvod i porez na sličan domaći proizvod obračunavaju na različit način i na temelju različitih postupaka, što, makar samo u nekim slučajevima, dovodi do većeg oporezivanja uvezenih proizvoda (presuda od 2. rujna 2021., Komisija/Portugal (Porez na vozila), C-169/20, EU:C:2021:679, t. 34. i navedena sudska praksa).
- 23 Konkretnije, u području oporezivanja uvezenih rabljenih motornih vozila, članak 110. UFEU-a ima za cilj osigurati potpunu neutralnost nacionalnih poreza u pogledu tržišnog natjecanja između proizvoda koji se već nalaze na nacionalnom tržištu i uvezenih proizvoda te stoga obvezuje svaku državu članicu da odabere i uredi poreze na motorna vozila na takav način da takvi porezi nemaju za učinak da daju prednost prodaji domaćih rabljenih vozila i tako odvrćaju od uvoza sličnih rabljenih vozila (vidjeti u tom smislu presudu od 7. travnja 2011., Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, t. 56. i rješenje od 17. travnja 2018., dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, t. 17.).
- 24 Dakle, motorna vozila prisutna na tržištu države članice njezini su domaći proizvodi u smislu članka 110. UFEU-a. Kada se ti proizvodi stavljaju na tržište rabljenih vozila te države članice, mora ih se smatrati proizvodima koji su slični uvezenim rabljenim vozilima iste vrste, istih karakteristika i istog stanja dotrajalosti. Naime, rabljena vozila kupljena na tržištu navedene države članice i ona kupljena radi uvoza i stavljanja u promet u toj državi, u drugim državama članicama, čine konkurentne proizvode (presuda od 7. travnja 2011., Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, t. 55. i rješenje od 17. travnja 2018., dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, t. 16.).
- 25 Stoga se radi o povredi članka 110. UFEU-a kada iznos poreza koji se primjenjuje na rabljeno vozilo iz druge države članice premašuje iznos ostatka navedenog poreza koji je uključen u vrijednost rabljenih vozila već registriranih na državnom području. Naime, u takvom bi slučaju postojala opasnost od poticanja prodaje nacionalnih rabljenih vozila i destimuliranja uvoza sličnih rabljenih vozila (presuda od 19. prosinca 2013., X, C-437/12, EU:C:2013:857, t. 31. i 32. i navedena sudska praksa).

- 26 U ovom slučaju iz elemenata kojima Sud raspolaže proizlazi, s jedne strane, da je porez na potrošnju koji se naplaćuje, među ostalim, na sva vozila koja se moraju registrirati u Portugalu i da obveza obračuna poreza nastaje u trenutku kada je takvo vozilo stavljeno u promet u toj državi. Taj se porez stoga primjenjuje na nova vozila kao i na uvezena rabljena vozila, s obzirom na to da se naplaćuje samo jednom, prilikom stavljanja u promet određenog vozila na portugalskom državnom području.
- 27 S druge strane, sud koji je uputio zahtjev objašnjava da je članak 8. Zakonika o porezu na vozila izmijenjen nakon datuma prve registracije u Njemačkoj vozila o kojem je riječ u glavnom postupku, ali prije njegova stavljanja u promet u Portugalu. Cilj je navedene izmjene bio učiniti zahtjevnijim pretpostavke koje se moraju ispuniti kako bi se na vozilo mogla primijeniti snižena stopa od 25 % poreza.
- 28 Naime, kao što to proizlazi iz zahtjeva za prethodnu odluku, u okviru sustava koji se primjenjivao u Portugalu na temelju članka 8. stavka 1. točke (d) Zakonika o porezu na vozila, u verziji koja proizlazi iz Zakona br. 82-D/2014, na dan prve registracije u Njemačkoj vozila o kojem je riječ u glavnom postupku za takvo se vozilo mogla zahtijevati primjena snižene stope od 25 % poreza. Nasuprot tomu, na dan njegova stavljanja u promet u Portugalu navedeno vozilo nije ispunilo pretpostavke predviđene za primjenu takve snižene stope u okviru sustava predviđenog člankom 8. stavkom 1. točkom (d) Zakonika o porezu na vozila, u verziji koja proizlazi iz Zakona br. 75-B/2020.
- 29 Iz toga slijedi da se na rabljena vozila iste vrste, istih karakteristika i u istom stanju dotrajalosti, koja tako čine slične proizvode u smislu sudske prakse navedene u točki 24. ove presude, može primijeniti različita stopa poreza ovisno o tome jesu li stavljena u promet u Portugalu prije ili nakon zakonodavne izmjene opisane u točkama 27. i 28. ove presude.
- 30 U tom kontekstu, na sudu koji je uputio zahtjev jest da utvrdi da u trenutku stavljanja u promet u Portugalu rabljenog vozila iz druge države članice takva provedba poreznog propisa ne dovodi do toga da porez koji se plaća na navedeno rabljeno vozilo premašuje iznos ostatka navedenog poreza koji je uključen u vrijednost sličnih rabljenih vozila već registriranih na državnom području i time ne dovodi do poticanja prodaje nacionalnih rabljenih vozila i destimuliranja uvoza sličnih rabljenih vozila, u smislu sudske prakse navedene u točki 25. ove presude.
- 31 Kao prvo, taj će sud morati uzeti u obzir, s jedne strane, da se porez naplaćuje po punoj stopi prilikom uvoza i stavljanja u promet takvog vozila podrijetlom iz druge države članice, čak i ako je navedeno vozilo ispunjavalo pretpostavke za primjenu snižene stope od 25 % tog poreza u trenutku kada je prvi put registrirano u toj drugoj državi članici. S druge strane, morat će voditi računa o tome da kupac sličnog rabljenog vozila, koje je već prisutno na portugalskom tržištu, mora snositi samo iznos ostatka poreza uključenog u tržišnu vrijednost vozila koje kupuje, pri čemu je, osim toga, iznos tog ostatka povezan s takvom sniženom stopom koja je plaćena prilikom prvotnog stavljanja u promet tog vozila.
- 32 U tom pogledu, valja podsjetiti na to da je Sud pojasnio da 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 uneseni prije stupanja na snagu spomenutih poreza ili izmjena (presuda od 19. prosinca 2013., X, C-437/12, EU:C:2013:857, t. 35.).

- 33 Kao drugo, iz objašnjenja koja je pružio sud koji je uputio zahtjev proizlazi da su načini izračuna poreza postupno izmijenjeni putem više zakonodavnih reformi, kako bi se njegovom okolišnom komponentom sada uzelo u obzir smanjenje vrijednosti koje proizlazi iz trajanja uporabe rabljenih vozila uvezenih u Portugal.
- 34 Međutim, podložno provjerama koje će morati provesti sud koji je uputio zahtjev, ne čini se da takve zakonodavne reforme same po sebi jamče primjenu poreza koja je u skladu s člankom 110. UFEU-a. Naime, kao što to u biti proizlazi iz točke 31. ove presude, tržišna vrijednost vozila sličnih vozilu o kojem je riječ u glavnom postupku, koja se također prodaju na portugalskom tržištu rabljenih vozila i na koja je primijenjena snižena stopa od 25 % poreza prilikom njihova stavljanja u promet, uključuje iznos ostatka navedenog poreza. Međutim, takav iznos ostatka treba procijeniti s obzirom na stopu po kojoj je taj porez plaćen.
- 35 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na postavljeno pitanje valja odgovoriti tako da članak 110. UFEU-a treba tumačiti na način da mu se protivi to da se na dan stavljanja u promet u jednoj državi članici vozila koje je prvi put registrirano u drugoj državi članici porez na vozila izračuna prema pravilima primjenjivima na taj datum, iako je prethodna verzija propisa koji se odnosi na taj porez, koja bi dovela do primjene nižeg poreza koji su mogla ostvariti slična vozila koja imaju iste relevantne karakteristike kao to vozilo, ali su prvi put registrirana u Portugalu, bila na snazi prilikom prve registracije tog vozila ako, i u mjeri kojoj, iznos naplaćenog poreza na isto uvezeno vozilo premašuje iznos ostatka poreza uključen u vrijednost sličnih domaćih vozila na domaćem tržištu rabljenih vozila.

Troškovi

- 36 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:

Članak 110. UFEU-a treba tumačiti na način da mu se protivi to da se na dan stavljanja u promet u jednoj državi članici vozila koje je prvi put registrirano u drugoj državi članici porez na vozila izračuna prema pravilima primjenjivima na taj datum, iako je prethodna verzija propisa koji se odnosi na taj porez, koja bi dovela do primjene nižeg poreza koji su mogla ostvariti slična vozila koja imaju iste relevantne karakteristike kao to vozilo, ali su prvi put registrirana u Portugalu, bila na snazi prilikom prve registracije tog vozila ako, i u mjeri kojoj, iznos naplaćenog poreza na isto uvezeno vozilo premašuje iznos ostatka poreza uključen u vrijednost sličnih domaćih vozila na domaćem tržištu rabljenih vozila.

Potpisi