

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2011. október 6.*

A C-443/10. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunal administratif de Limoges (Franciaország) a Bírósághoz 2010. szeptember 14-én érkezett, 2010. szeptember 9-i határozatával terjesztett elő az előtte

Philippe Bonnarde

és

az **Agence de Services et de Paiement**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: J.-J. Kasel tanácselnök, A. Borg Barthet (előadó) és M. Ilešič bírák,

főtanácsnok: N. Jääskinen,
hivatalvezető: A. Impellizzeri tanácsos,

* Az eljárás nyelve: francia.

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2011. május 19-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a francia kormány képviselőjében G. de Bergues és S. Menez, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében G. Wilms és A. Marghelis, valamint A. Kostova Bourgeix, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 34. cikk és az EUMSZ 36. cikk, valamint a 2003. december 23-i 2003/127/EK bizottsági irányelvvel (HL L 10., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 7. kötet, 710. o.) módosított, a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK tanácsi irányelv (HL L 138., 57. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 351. o.; a továbbiakban: 1999/37 irányelv) 1. cikkének értelmezésére vonatkozik.

- 2 E kérelmet a P. Bonnarde és a Mezőgazdasági gazdálkodó egységek szerkezetkezelési országos központjának (Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles [Cnasea]) főigazgatója között annak kapcsán folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, hogy e főigazgató megtagadta, hogy a más tagállamból származó bemutató gépjármű vásárlása után „bonus écologique – Grenelle de l'Environnement” [„környezetvédelmi bónusz”] nevű támogatást folyósítson P. Bonnarde részére.

Jogi háttér

Az uniós szabályozás

- 3 Az 1999/37 irányelv 1. cikke így rendelkezik:

„Ezt az irányelvet a tagállamok által a járművek nyilvántartásba vételének időpontjában kiállított okmányokra kell alkalmazni.

Az irányelv nem sérti a tagállamoknak azt a jogát, hogy járművek ideiglenes nyilvántartásba vételéhez olyan okmányokat használjanak, amelyek nem minden szempontból felelnek meg az irányelv követelményeinek.”

- 4 Az irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első albekezdése így rendelkezik:

„A tagállamok azokra a járművekre adnak ki forgalmi engedélyt, amelyek nyilván-
tartásba vétele a nemzeti jogszabályok alapján kötelező. A forgalmi engedély vagy az
I. mellékletnek megfelelően egyetlen részből vagy az I. és II. mellékletnek megfelelően
két részből áll.”

- 5 Az 1999/37 irányelv I. mellékletében szereplő II.7. pont kimondja, hogy a tagállamok
a forgalmi engedély I. részében kiegészítő információt is adhatnak.

A nemzeti szabályozás

- 6 A 2007. évre vonatkozó pénzügyi kiigazításról szóló, 2007. december 25-i 2007-
1824. sz. törvény (JORF 2007. december 28., 21482. o.) 63. cikkének (5) bekezdése így
rendelkezik:

„Létrejön a tiszta járművek megszerzéséhez kapcsolódó támogatási alap, amelynek
rendeltetése [...] a tiszta járművek megszerzéséhez kapcsolódó olyan támogatások
odaítélése, amelyeket adott esetben ki lehet egészíteni a szennyező járművek forga-
lomból való kivonásához kapcsolódó támogatásokkal.

Az alap kezelő szervének kijelöléséről, valamint azon feltételekről, amelyek mellett e
szerv az alap kezelését végzi, rendeletben kell rendelkezni.”

- 7 A tiszta járművek megszerzéséhez kapcsolódó támogatási alap létrehozataláról szóló, 2007. december 26-i 2007-1873. sz. rendelet (JORF 2007. december 30., 21846. o.; a továbbiakban: a 2007-1873. sz. rendelet eredeti változata) – amelyet a 2009. január 19-i 2009-66. sz. rendelet (JORF 2009. január 20., 1098. o.) módosított (a továbbiakban: módosított 2007-1873. sz. rendelet) – 1. cikke így rendelkezik:

„A 2007. évre vonatkozó pénzügyi kiigazításról szóló, 2007. december 25-i 2007-1824. sz. törvény 63. cikkével létrehozott, a tiszta járművek megszerzéséhez kapcsolódó támogatási alpból támogatásban részesülhet az államigazgatási szervek kivételével minden, franciaországi lakóhely vagy tartózkodási hely fennállását igazoló személy, aki olyan gépi meghajtású szárazföldi járművet szerez meg, illetve lízingszerződés keretében lízingel vagy legalább két év időtartamra megkötött szerződés keretében vesz bérbe, amely a számla kiállításának időpontjában megfelel a következő feltételeknek:

- 1) A közúti közlekedésről szóló törvénykönyv R. 311-1. cikke értelmében vett személygépkocsi vagy kis teherautó kategóriába, valamint bármely olyan járműkategóriába tartozik, amelynek esetében az 1980. december 16-i 80/1268 irányelv vagy a 2007. június 20-i 715/2007 rendelet rendelkezéseinek megfelelően mérni kell a széndioxid-kibocsátást;
- 2) Franciaországban vagy külföldön korábban nem képezte első nyilvántartásba vétel tárgyát;
- 3) Franciaországban végleges sorozatban vették nyilvántartásba;
- 4) Rendeltetése nem az, hogy a megszerző személy új gépjárműként átruházza azt;

[...]”

- 8 A 2007-1873. sz. rendelet eredeti változata 2. cikkének második bekezdése így rendelkezik:

„A kereskedők és a gépjárműmárka-ügynökök nem részesülhetnek az 1. cikk szerinti támogatásban az olyan új személygépkocsik után, amelyeket bemutatás céljára használnak. Mindazonáltal az 1. cikkben szabályozott támogatási rendszer alkalmazása szempontjából a bemutatás céljára rendelt e személygépkocsikat újnak kell tekinteni, amennyiben átruházásukra vagy bérbeadásukra az első nyilvántartásba vételük napjától számított tizenkét hónapon belül sor kerül.”

- 9 A módosított 2007-1873. sz. rendelet 2. cikkének második bekezdése így rendelkezik:

„A kereskedők és a gépjárműmárka-ügynökök nem részesülhetnek az 1. cikk szerinti támogatásban az e cikk 1) pontjában meghatározott kategóriák valamelyikébe tartozó olyan új járművek után, amelyeket bemutatás céljára használnak. Mindazonáltal az 1. cikkben szabályozott támogatási rendszer alkalmazása szempontjából a Franciaországban bemutatás céljára rendelt e járműveket újnak kell tekinteni, amennyiben átruházásukra vagy bérbeadásukra az első nyilvántartásba vételük napjától számított tizenkét hónapon belül sor kerül.”

- 10 Az 1984. november 5-i rendelet 29. cikke – amely rendelet helyébe a járművek nyilvántartásba vételének módjairól szóló, 2009. február 9-i rendelet lépett, amely módosítás nélkül átveszi az említett cikket – így rendelkezik:

„Bemutató gépjárműnek minősül a 3,5 tonnánál kevesebb engedélyezett maximális össztömegű olyan új gépjármű, amelyet legalább három hónap, legfeljebb pedig egy év tartamú időszakban bemutatás céljára rendelnek, vagyis a kereskedők és a gépjárműmárka-ügynökök (ideértve a gyártókat és az importőröket is) az ügyfeleik körében bemutatási, kipróbálási és értékesítési műveletekre használják azt.

Bemutató céljára rendelhető minden, nyilvántartásba vételi kötelezettség alá eső olyan gépjármű, amely megfelel az előzőekben írt feltételeknek, függetlenül a típusától és karosszériájától (személygépkocsi, motorkerékpár, kis teherautó, utánfutó stb.).

A fentiekben meghatározott határidők kezdő időpontja a forgalmi engedélyen feltüntetett első nyilvántartásba vételi időpont.

Az adózásról szóló általános törvénykönyv 1635a. cikkének (H) (II) bekezdése értelmében e gépjárművek vonatkozásában díjmentesen szürke kártyát kell kibocsátani. E szürke kártyán fel kell tüntetni a »bemutató gépjármű« megjelölést.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 11 P. Bonnarde 2009 januárjában egy belgiumi székhelyű gépjármű-kereskedőtől a PSA Belgium csoporthoz tartozó gépjárművet vásárolt. A gépjárművet e tagállamban vették első nyilvántartásba, majd P. Bonnarde Franciaországba vitte azt, ahol 2009. február 4-én vették nyilvántartásba.
- 12 P. Bonnarde környezetvédelmi bónusz odaítélését kérte azon az alapon, hogy bemutató gépjárműként szerezte meg e kevésbé szennyező gépjárművet, amelynek első nyilvántartásba vétele csak nyolc hónappal előzte meg a megszerzését, és amely addig hozzávetőleg 6000 kilométert futott.

- 13 A Cnasea főigazgatója 2009. február 23-i határozatában azzal az indokkal utasította el e kérelmet, hogy az említett járművet 2008. május 20-án külföldön, vagyis Belgiumban már első nyilvántartásba vették, P. Bonnarde pedig az ezzel kapcsolatban hozzá intézett felhívás ellenére nem csatolt olyan forgalmi engedélyt, amely tartalmazza a „bemutató gépjármű” megjelölést.
- 14 A felperes 2009. február 28-án a Tribunal administratif de Limoges előtt keresetet indított e határozat megsemmisítése iránt.
- 15 P. Bonnarde e bíróság előtt előadta, hogy a belga jogszabályok nem rendelkeznek olyan okmány kiállításáról, amely tartalmazza a „bemutató gépjármű” megjelölést. Ha ugyanis a belga hatóságok bármely bemutató gépjármű vonatkozásában forgalmi engedélyt állítanak ki, nincs előírva, hogy e forgalmi engedélyben kifejezetten szerepelnie kell a „bemutató gépjármű” megjelölésnek. P. Bonnarde úgy véli, hogy mivel az ő gépjárműve nem szennyez nagyobb mértékben, mint a francia bemutató gépjárművek, az ilyen megjelölést tartalmazó forgalmi engedély bemutatásának megkövetelése hátrányosan megkülönböztető jellegű.
- 16 Nem vitatott, hogy a felperes gépjárműve után a széndioxid-kibocsátásának mértéke alapján környezetvédelmi bónusz járhat. Nem vitatottak azok az állítások sem, amelyeket a felperes e gépjármű életkorával és állapotával, valamint azzal kapcsolatban fogalmazott meg, hogy nem lehet a Belga Királyság illetékes hatóságai által kiállított olyan forgalmi engedélyt csatolni, amely tartalmazza a „bemutató gépjármű” megjelölést.
- 17 Mivel úgy ítélte meg, hogy az elé terjesztett jogvita kimenetele az alkalmazandó uniós jog értelmezésétől függ, a Tribunal administratif de Limoges felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Az [...] uniós jogi rendelkezéseket, nevezetesen az Európai Unió működéséről szóló szerződésnek a szabad mozgás biztosítására irányuló rendelkezéseit, valamint

a gépjárművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló fent említett irányelvek rendelkezéseit akként kell-e értelmezni, hogy azokkal ellentétesek valamely tagállam azon jogszabályai, amelyek a gépjárművek nyilvántartásba vétele kapcsán olyan különleges okmányt írnak elő, mint az a forgalmi engedély, amelyen fel kell tüntetni a »bemutató gépjármű« megjelölést, és amely úgy tekinthető, hogy nem az [1999/37] irányelv 1. cikke szerinti ideiglenes nyilvántartásba vételre irányul, következésképpen pedig e rendelkezések kizárják, hogy valamely előny biztosítása ilyen okmány benyújtásától függjön?

2) Az előző kérdésre adott nemleges válasz esetén e rendelkezéseket akként kell-e értelmezni, hogy azok magukban foglalják, hogy a gépjármű más tagállamban történő megszerzése esetén mellőzni kell az olyan nemzeti szabályozás alkalmazását, amely a már nyilvántartásba vett tiszta gépjárművek megszerzése után járó támogatás odaítélését azon feltételnek rendeli alá, hogy az e nyilvántartásba vételhez kapcsolódó igazolás tartalmazza a tagállam szabályozása szerinti »bemutató gépjármű« megjelölést, amennyiben a gépjármű eladója maga nem részesülhetett e támogatásban, továbbá:

- vagy a gépjárművet megszerző személy nyújt be a másik tagállamban kiállított és kifejezetten a bemutatás céljára rendelt gépjárművekre vonatkozó forgalmi engedélyt,
- vagy a gépjármű rendelkezik azokkal a tulajdonságokkal, nevezetesen az első forgalomba helyezésének időpontját illetően, amelyeket a nemzeti szabályozás megkövetel ahhoz, hogy azt bemutató gépjárműnek lehessen minősíteni?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

- 18 A kérdéseket előterjesztő bíróság a kérdéseivel – amelyeket együtt kell megvizsgálni – lényegében azt kérdezi, hogy az 1999/37 irányelvet, illetve adott esetben az EUMSZ 34. cikket és az EUMSZ 36. cikket akként kell-e értelmezni, hogy azokkal

ellentétes az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló azon nemzeti szabályozás, amely akként rendelkezik, hogy valamely kedvezmény csak akkor ítéltető oda, ha a bemutató gépjárművek forgalmi engedélye tartalmazza a „bemutató gépjármű” megjelölést.

Előzetes észrevételek

- 19 Elöljáróban meg kell jegyezni, hogy – mint azt a francia kormány és az Európai Bizottság is kifejtette – a 2007-1873. sz. rendelet eredeti változata 2. cikkének második bekezdése akként rendelkezett, hogy „a bemutatás céljára rendelt e személygépkocsikat újnak kell tekinteni, amennyiben átruházásukra vagy bérbeadásukra az első nyilvántartásba vételük napjától számított tizenkét hónapon belül sor kerül”, míg a módosított 2007-1873. sz. rendelet ugyanezen rendelkezése akként rendelkezik, hogy „a Franciaországban bemutatás céljára rendelt e járműveket újnak kell tekinteni, amennyiben átruházásukra vagy bérbeadásukra az első nyilvántartásba vételük napjától számított tizenkét hónapon belül sor kerül”.
- 20 Hangsúlyozni kell, hogy a kérdéseket előterjesztő bíróság a 2007-1873. sz. rendelet eredeti változata 2. cikke második bekezdésének eredeti szövege vonatkozásában fordul a Bírósághoz. Ugyanakkor az arra a kérdésre adott választ, hogy az 1999/37 irányelvvel, illetve az EUMSZ 34. cikkel és az EUMSZ 36. cikkel ellentétes-e, ha valamely tagállam a környezetvédelmi bónusz megszerzéséhez megköveteli, hogy e gépjárművek forgalmi engedélye tartalmazza a „bemutató gépjármű” megjelölést, attól függetlenül ugyanúgy kell elemezni, hogy a 2007-1873. sz. rendelet eredeti változatáról vagy a módosított 2007-1873. sz. rendeletről van-e szó. Következésképpen a kérdéseket előterjesztő bíróság feladata annak meghatározása, hogy az időbeli hatály szempontjából melyik nemzeti jogszabályt kell alkalmazni.

Az 1999/37 irányelv értelmezéséről

- 21 Azon nemzeti jogszabályi rendelkezés uniós joggal való összhangját, amely előírja, hogy az ilyen gépjárművek forgalmi engedélyén szerepeljen a „bemutató gépjármű” megjelölés, és amelynek az egyéb nemzeti jogszabályokkal való együttes alkalmazása azt eredményezi, hogy környezetvédelmi bónusz csak az olyan forgalmi engedéllyel rendelkező gépjárművek után járhat, amely tanúsítja azok bemutató gépjármű jellegét, először is a tagállamok 1999/37 irányelvből eredő kötelezettségeinek fényében kell megvizsgálni.
- 22 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ugyanis az uniós szinten kimerítő harmonizálás tárgyát képező területen tett bármely nemzeti intézkedést e harmonizációs intézkedés rendelkezései, nem pedig az elsődleges jog alapján kell megítélni (lásd a C-322/01. sz. Deutscher Apothekerverband ügyben 2003. december 11-én hozott ítélet [EBHT 2003., I-14887. o.] 64. pontját, valamint a C-205/07. sz., Gysbrechts és Santurel Inter ügyben 2008. december 16-án hozott ítélet [EBHT 2008., I-9947. o.] 33. pontját).
- 23 A jelen ügyben azonban nem vitatott, hogy az 1999/37 irányelv nem valósított meg kimerítő harmonizációt. E vonatkozásban az említett irányelv – ahogyan azt az I. mellékletében szereplő II.7. pont kifejezetten kimondja – felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy a forgalmi engedély I. részében további információkat is feltüntessenek azokon kívül, amelyeknek ott az irányelv I. melléklete értelmében kötelezően szerepelniük kell.
- 24 Így az említett II.7. pont értelmében az 1999/37 irányelvvel nem ellentétesek az olyan nemzeti jogszabályi rendelkezések, amelyek a forgalmi engedély I. részében további információkat tüntetnek fel azokon kívül, amelyeknek ott kötelezően szerepelniük kell, feltéve hogy e rendelkezések nem sértik az EUM-Szerződés szabályait.

- 25 Következésképpen meg kell vizsgálni, hogy az EUMSZ 34. cikk és az EUMSZ 36. cikk kizárja-e az alapügy tárgyát képezőkhöz hasonló nemzeti jogszabályokat.

Az EUMSZ 34. cikk és az EUMSZ 36. cikk értelmezéséről

- 26 Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedéseknek az EUMSZ 34. cikkben előírt tilalma a tagállamok minden olyan intézkedésére vonatkozik, amely közvetlenül vagy közvetve, ténylegesen vagy potenciálisan akadályozhatja a Közösségen belüli kereskedelmet (lásd többek között a C-217/99. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 2000. november 16-án hozott ítélet [EBHT 2000., I-10251. o.] 16. pontját; a C-65/05. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2006. október 26-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-10341. o.] 27. pontját; a C-54/05. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben 2007. március 15-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-2473. o.] 30. pontját, valamint a C-286/07. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyben 2008. április 24-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-63. o.] 27. pontját). Így önmagában az a tény, hogy az importőrt visszatartják attól, hogy a szóban forgó árukat behozza vagy forgalomba hozza az érintett tagállamban, az áruk szabad mozgása akadályozásának minősül (a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 27. pontja).
- 27 Továbbá az EUMSZ 34. cikk értelmében a „behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedéseknek” kell tekinteni a valamely tagállam által meghozott olyan intézkedéseket, amelyeknek a célja vagy a hatása a más tagállamokból származó termékekkel szembeni kedvezőtlenebb bánásmód nyújtása, valamint a nemzeti jogszabályok harmonizációjának hiányában, az áruk szabad mozgásának olyan akadályait, amelyek az árukra vonatkozó feltételekkel kapcsolatos szabályok más tagállamból származó olyan árukra történő alkalmazásából erednek, amelyeket jogszerűen állítanak elő és forgalmaznak az adott tagállamban, akkor is, ha ezek a szabályok különbségtétel nélkül minden termékre vonatkoznak (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Deutscher Apothekerverband ügyben hozott ítélet 67. pontját).

- 28 Az alapügyben nem vitatott, hogy a tagállamok összessége nem írja elő, hogy a bemutató gépjárművek forgalmi engedélye kifejezetten tartalmazza a „bemutató gépjármű” megjelölést. Mivel a tagállamokból behozott bemutató gépjárművek után annak ellenére, hogy azok megfelelnek a francia nemzeti szabályozásban meghatározott, a környezetvédelmi bónusz odaítéléséhez szükséges – vagyis a gépjármű életkorához és állapotához, valamint CO₂-kibocsátásának mértékéhez kapcsolódó – feltételeknek, nem járhat e bónusz amiatt, hogy e gépjárművek forgalmi engedélye nem tartalmazza kifejezetten a fenti megjelölést, meg kell állapítani, hogy e megjelölés a környezetvédelmi bónusz odaítélésének olyan feltételét képezi, amely a Franciaországban lakóhellyel rendelkező bizonyos érintett személyeket visszatarthatja attól, hogy a korábban más tagállamokban nyilvántartásba vett bemutató gépjárműveket Franciaországba hozzák (lásd analógia útján a C-297/05. sz., Bizottság kontra Hollandia ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-7467. o.] 73. pontját, valamint a C-170/07. sz., Bizottság kontra Lengyelország ügyben 2008. június 5-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-87. o.] 44. pontját).
- 29 Ezzel összefüggésben meg kell állapítani, hogy még ha az alapügy tárgyát képező nemzeti szabályozás a környezetvédelmi bónusz odaítéléséhez a származásuktól függetlenül az összes bemutató gépjárművel szemben is előírja a „bemutató gépjármű” megjelölést tartalmazó forgalmi engedély csatolását, e követelmény a szóban forgó tényállásban érintett gépjárműveket eltérően érinti aszerint, hogy a származásuk szerinti tagállam előírja-e, vagy sem az ilyen megjelölés forgalmi engedélyben történő feltüntetését (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 28. pontját).
- 30 Ugyanis, még ha az alapügy tárgyát képező nemzeti szabályozásnak nem is célja, hogy a más tagállamból származó termékeket hátrányosabban kezelje, aminek ellenőrzése a kérdéseket előterjesztő bíróság feladata, az a körülmény, hogy a környezetvédelmi bónuszhoz való jogosultság keletkezéséhez a bemutató gépjárművek forgalmi engedélyén szerepelnie kell a „bemutató gépjármű” megjelölésnek, befolyásolhatja a vásárlók magatartását, ennek következtében pedig érintheti az említett gépjárművek e tagállam piacára való bejutását (lásd ebben az értelemben a C-110/05. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2009. február 10-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-519. o.] 56. pontját).

- 31 Következésképpen az a követelmény, hogy a szóban forgó környezetvédelmi bónusz odaítéléséhez a behozott bemutató gépjárművek forgalmi engedélyén ilyen megjelölésnek kell szerepelnie, az áruk szabad mozgásának az EUMSZ 34. cikkben tiltott korlátozását képezi.
- 32 Az állandó ítélkezési gyakorlatból azonban az következik, hogy a mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedést jelentő nemzeti szabályozást igazolhatja az EUMSZ 36. cikkben felsorolt valamely közérdeken alapuló kényszerítő ok, illetve feltétlenül érvényesítendő követelmény. Bármelyik esetben a nemzeti szabályozásnak alkalmasnak kell lennie az általa elérni kívánt cél megvalósítására, és nem haladhatja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket (lásd többek között a fent hivatkozott Bizottság kontra Hollandia ügyben hozott ítélet 75. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Lengyelország ügyben hozott ítélet 46. pontját, valamint a C-421/09. sz. Humanplasma-ügyben 2010. december 9-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-12869. o.] 34. pontját).
- 33 A francia kormány azt állítja, hogy az alapügy tárgyát képező nemzeti szabályozást a környezet védelmére, valamint a csalás elleni küzdelemre irányuló cél igazolja. A Francia Köztársaság e rendelkezéssel többek között a kevésbé szennyező gépjárművek megszerzését kívánja ösztönözni, és mivel a bemutató gépjárművekről feltételezhető, hogy azokat egyáltalán nem vagy csak nagyon keveset használták, a környezetvédelmi bónusz az ilyen gépjárművek megszerzése után is folyósítható. Ugyanakkor a bemutató gépjárművek – az új gépjárművekkel ellentétben – már első nyilvántartásba vétel tárgyát képezték. Ezért az ilyen gépjármű megszerzőjének a „bemutató gépjármű” megjelölést tartalmazó forgalmi engedélyt kell csatolnia annak bizonyítása érdekében, hogy nem használt, hanem olyan gépjárműről van szó, amelyet bemutatás céljára rendelték.
- 34 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a környezet védelmére, valamint a csalás elleni küzdelemre irányuló cél igazolhatja a Közösségen belüli kereskedelem akadályozására alkalmas nemzeti intézkedéseket, feltéve hogy ezen intézkedések arányosak az általuk elérni kívánt céllal (lásd többek között a C-265/06. sz., Bizottság kontra

Portugália ügyben 2008. április 10-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-2245. o.] 38. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 38. pontját, valamint a C-142/05. sz., Mickelsson és Roos ügyben 2009. június 4-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-4273. o.] 32. pontját).

- 35 Jóllehet a „bemutató gépjármű” megjelölésnek az ilyen behozott gépjárművek forgalmi engedélyein történő feltüntetésének követelménye kétségtől úgy tűnik, hogy elősegítheti az ezáltal környezetvédelmi bónuszra jogosult bemutató gépjárművek azonosítását, következésképpen pedig alkalmas a környezet védelmére és a csalás elleni küzdelemre irányuló célok elérésére, mégis meg kell vizsgálni, hogy e követelmény szükséges-e ezen célok eléréséhez, valamint ennek megvalósítására nem létezik-e kevésbé korlátozó jellegű eszközök.
- 36 Az alapügyben nem bizonyított a szóban forgó intézkedés állítólagos szükségessége, mivel a francia kormány az írásbeli észrevételeiben és a tárgyaláson elismerte, hogy a környezetvédelmi bónusz a más tagállamban megszerzett bemutató gépjármű után akkor is odaítélhető lenne, ha az e gépjármű-kategóriához tartozó különleges igazolást vagy bármely egyéb olyan bizonyítékot csatolnának, amely alátámasztja, hogy e gépjármű ugyanazoknak a feltételeknek felel meg, mint amelyeket a belföldi bemutató gépjárművekkel szemben írnak elő.
- 37 Így annak megkövetelése, hogy az ilyen gépjármű forgalmi engedélyén szerepeljen a „bemutató gépjármű” megjelölés, csupán egyikét képezi a csalás elleni küzdelem és a környezet védelme érdekében az illetékes hatóságok rendelkezésére álló több eszköznek.
- 38 Ebből következően meg kell állapítani, hogy ez az intézkedés túlzott, ennél fogva pedig a kitűzött célokkal aránytalan.

- 39 Az eddigi megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 34. cikkel és az EUMSZ 36. cikkel ellentétes az a tagállami szabályozás, amely ahhoz, hogy a behozott bemutató gépjárművek e tagállamban történő nyilvántartásba vétele során környezetvédelmi bónuszt lehessen odaítélni, megköveteli, hogy az ilyen gépjárművek első forgalmi engedélye tartalmazza a „bemutató gépjármű” megjelölést.

A költségekről

- 40 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

Az EUMSZ 34. cikkel és az EUMSZ 36. cikkel ellentétes az a tagállami szabályozás, amely ahhoz, hogy a behozott bemutató gépjárművek e tagállamban történő nyilvántartásba vétele során „bonus écologique – Grenelle de l’environnement” [környezetvédelmi bónusz] nevű támogatást lehessen odaítélni, megköveteli, hogy az ilyen gépjárművek első forgalmi engedélye tartalmazza a „bemutató gépjármű” megjelölést.

Aláírások