

ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

7 april 2011*

In zaak C-402/09,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door het Tribunalul Sibiu (Roemenië) bij beslissing van 18 juni 2009, ingekomen bij het Hof op 16 oktober 2009, in de procedure

Ioan Tatu

tegen

Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei,

Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu,

Administrația Finanțelor Publice Sibiu,

* Procestaal: Roemeens.

Administrația Fondului pentru Mediu,

Ministerul Mediului,

wijst

HET HOF (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: A. Tizzano, kamerpresident, J.-J. Kasel, M. Ilešič (rapporteur),
E. Levits en M. Safjan, rechters,

advocaat-generaal: E. Sharpston,
griffier: R. Șereș, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 28 oktober 2010,

gelet op de opmerkingen van:

— I. Tatu, vertegenwoordigd door D. Târșia, avocat,

— de Roemeense regering, vertegenwoordigd door A. Popescu en E. Gane als gemachtigden, en V. Angelescu als raadgever,

- de Tsjechische regering, vertegenwoordigd door M. Smolek en K. Havlíčková als gemachtigden,

- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door D. Triantafyllou en L. Bouyon als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 27 januari 2011,

het navolgende

Arrest

- ¹ Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 90 EG.

- ² Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen I. Tatu, enerzijds, en de Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei (Roemeense Staat vertegenwoordigd door het ministerie van Financiën en Economie), de Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu (algemene directie openbare financiën van Sibiu), de Administrația Finanțelor Publice Sibiu (bestuur openbare financiën van Sibiu), de Administrația Fondului pentru Mediu (bestuur milieufonds) en het Ministerul Mediului (ministerie van Milieu), anderzijds, over een heffing die Tatu heeft moeten betalen op de registratie van een motorvoertuig uit een andere lidstaat.

Toepasselijke bepalingen

Unieregeling

- 3 „Europese emissienormen” bepalen de maximumwaarden voor uitlaatemissies van in de lidstaten van de Europese Unie verkochte nieuwe motorvoertuigen. De eerste emissienorm (algemeen bekend als emissienorm „Euro 1”) werd ingevoerd bij richtlijn 91/441/EEG van de Raad van 26 juni 1991 tot wijziging van richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 242, blz. 1), die op 1 januari 1992 in werking is getreden. Sedertdien werden de desbetreffende voorschriften geleidelijk verscherpt om de luchtkwaliteit in de Europese Unie te verbeteren.
- 4 Emissienorm „Euro 2” is met ingang van 1 januari 1996 ingevoerd. Daarna heeft de gemeenschapswetgever nieuwe emissienormen ingevoerd. Krachtens verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171, blz. 1) is de momenteel van kracht zijnde maximumwaarde emissienorm „Euro 5” en is de toepassing van emissienorm „Euro 6” gepland in 2014.
- 5 Overigens maakt richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB L 263, blz. 1) een onderscheid tussen voertuigen van categorie M, die bestaat uit motorvoertuigen voor het vervoer van personen met ten minste vier wielen, en voertuigen van categorie N,

die bestaat uit motorvoertuigen voor het vervoer van goederen met ten minste vier wielen. Deze categorieën zijn onderverdeeld naar het aantal zitplaatsen en de maximummassa (categorie M), dan wel alleen naar de maximummassa (categorie N).

Nationale regeling

- 6 Artikel 3 van Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule van 21 april 2008 (*Monitorul Oficial al României, Partea I*, nr. 327 van 25 april 2008; noodverordening van de regering nr. 50/2008 tot vaststelling van de milieuheffing voor motorvoertuigen; hierna: „OUG nr. 50/2008”), die in werking is getreden op 1 juli 2008, voert een milieuheffing in voor voertuigen van de categorieën M1 tot en met M3 en N1 tot en met N3.
- 7 Volgens de preambule van OUG nr. 50/2008 maakt deze heffing deel uit van maatregelen „om de luchtkwaliteit te verbeteren en binnen de grenswaarden te blijven die bij de [Uniewetgeving] ter zake zijn vastgesteld” en is zij ingevoerd om „de naleving te waarborgen van de toepasselijke voorschriften [van het Unierecht], met inbegrip van de rechtspraak van het Hof van Justitie [van de Europese Unie]”.
- 8 Artikel 1 van OUG nr. 50/2008 bepaalt:

„1. Bij onderhavige noodverordening wordt het juridisch raamwerk voor de instelling van de milieuheffing voor auto's (hierna: 'heffing') vastgesteld. De opbrengst vloeit in het Fond pentru mediu en wordt beheerd door de Administrația Fondului pentru Mediu voor de financiering van de programma's en projecten voor de bescherming van het milieu.

2. Met de bedragen die krachtens onderhavige noodverordening worden geïnd, worden de volgende programma's en projecten op het gebied van de milieubescherming gefinancierd:

- a) programma ter stimulering van de vernieuwing van het nationale wagenpark;
- b) nationaal programma ter verbetering van de kwaliteit van het milieu door de aanleg van lokale groenzones;
- c) projecten ter vervanging of aanvulling van klassieke verwarmingssystemen met systemen die zonne-energie, geothermische energie en windenergie gebruiken;
- d) projecten voor de productie van energie uit hernieuwbare bronnen [...];

[...]"

- 9 Artikel 4, sub a, OUG nr. 50/2008 bepaalt dat de verplichting tot betaling van de heffing ontstaat „bij de eerste registratie van een motorvoertuig in Roemenië”. Artikel 5, leden 1 en 2, van deze noodverordening bepalen dat „[d]e heffing wordt berekend door de bevoegde belastingautoriteit” en dat „[m]et het oog op de inning van de heffing de natuurlijke of rechtspersoon [...] die het motorvoertuig wil registreren, de documenten met de berekeningselementen van de heffing neerlegt, waarin de uitvoeringsbepalingen van deze noodverordening voorzien”.

- ¹⁰ Artikel 5, lid 3, OUG nr. 50/2008 bepaalt dat „[h]et heffingsbedrag in RON wordt vastgesteld op basis van de wisselkoers van de eerste werkdag van oktober van het voorgaande jaar en bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*”. Bijgevolg was de in het *Publicatieblad van de Europese Unie* van 2 oktober 2007 (PB C 230, blz. 2) bekendgemaakte wisselkoers, volgens welke 1 EUR gelijk was aan 3,3565 RON, de eerst geldende wisselkoers.

- ¹¹ Artikel 6 OUG nr. 50/2008 bepaalt:

„1. Het heffingsbedrag wordt [...] als volgt berekend:

[...]

- b) voor motorvoertuigen van categorie M1 die niet behoren tot een specifieke Europese emissienorm of behoren tot emissienorm 1 of 2, aan de hand van de volgende formule:

$$\text{Te betalen bedrag} = C \times D \times (100 - E) / 100$$

waarin:

C = cilinderinhoud;

D = specifieke heffing voor cilinderinhoud (zie bijlage 2, kolom 3);

E = heffingskorting (zie bijlage 4, kolom 2);

[...]

3. Het in bijlage 4 bedoelde verminderingspercentage wordt vastgesteld op grond van de ouderdom, de gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand, de mechanische toestand en de uitrusting van het voertuig. Bij de berekening van de heffing wordt het vastgestelde bedrag, overeenkomstig voorwaarden die moeten worden vastgelegd in uitvoeringsbepalingen van deze noodverordening, verder verlaagd wanneer de elementen op grond waarvan het werd vastgesteld afwijken van de norm.

4. De ouderdom van het tweedehands motorvoertuig wordt berekend vanaf de datum waarop het voor het eerst is ingeschreven.

[...]”

¹² Artikel 10 OUG nr. 50/2008 bepaalt:

„1. Het heffingsbedrag kan worden aangevochten wanneer de persoon die een tweedehands motorvoertuig wil laten registreren kan aantonen dat zijn voertuig meer in waarde is verminderd dan het in de schaal in bijlage 4 weergegeven percentage.

2. Het waardeverminderningsniveau wordt berekend op basis van de factoren die in aanmerking worden genomen bij de vaststelling van het in artikel 6, lid 3, bedoelde verminderingspercentage.
3. In geval van betwisting worden de in lid 2 voorziene kenmerken van het tweedehands motorvoertuig op vraag van de belastingplichtige vastgesteld aan de hand van een deskundig onderzoek, dat tegen vergoeding door de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” (de autonome dienst van het Roemeense automobielregister) wordt gedaan volgens de in de uitvoeringsbepalingen van deze noodverordening vastgestelde procedure.
4. Het tarief voor het deskundig onderzoek wordt vastgesteld door de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” naar evenredigheid van de verrichte onderzoekshandelingen en mag niet hoger zijn dan de kostprijs hiervan.
5. Het resultaat van het deskundig onderzoek wordt vastgelegd in een door de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” opgesteld document, dat de gegevens over elk van de in lid 2 voorziene factoren en het daaruit voortvloeiende verminderingspercentage bevat.
6. Het door de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” opgestelde document betreffende het resultaat van het deskundig onderzoek wordt door de belastingplichtige aan de bevoegde belastingautoriteiten overgemaakt.
7. Bij ontvangst van het in lid 6 bedoelde document berekent de bevoegde belastingautoriteit het heffingsbedrag opnieuw. Dit kan tot gevolg hebben dat het verschil ten opzichte van de bij de registratie betaalde heffing wordt terugbetaald.

8. Indien de belastingbetaler geen genoegen neemt met het antwoord op de betwisting, kan hij zich overeenkomstig de wet tot de bevoegde rechterlijke instanties wenden.

[...]”

¹³ Bijlage 4 bij OUG nr. 50/2008 luidt:

Tabel van de percentages waarmee de heffing wordt verminderd

Ouderdom van het motorvoertuig	Verminderingspercentage (%)
1	2
nieuw	0
≤ 1 maand	3
> 1 tot 3 volledige maanden	5
> 3 tot 6 volledige maanden	8
> 6 tot 9 volledige maanden	10
> 9 maanden tot 1 volledig jaar	13
> 1 tot 2 volledige jaren	21
> 2 tot 3 volledige jaren	28
> 3 tot 4 volledige jaren	33
> 4 tot 5 volledige jaren	38

> 5 tot 6 volledige jaren	43
> 6 tot 7 volledige jaren	49
> 7 tot 8 volledige jaren	55
> 8 tot 9 volledige jaren	61
> 9 tot 10 volledige jaren	66
> 10 tot 11 volledige jaren	73
> 11 tot 12 volledige jaren	79
> 12 tot 13 volledige jaren	84
> 13 tot 14 volledige jaren	89
> 14 tot 15 volledige jaren	93
meer dan 15 jaar	95

- ¹⁴ De 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 van 30 juni 2008; tuitvoeringsbepalingen van OUG nr. 50/2008; hierna: „uitvoeringsbepalingen”) zijn op 24 juni 2008 vastgesteld.

- ¹⁵ Artikel 3, leden 5 en 6 van de uitvoeringsbepalingen bepaalt:

„5. De belastingplichtigen betalen de heffing in RON, via overschrijving of in contanten, bij de kantoren van de openbare schatkist van de belastingdienst binnen het ambtsgebied waarvan zij zijn geregistreerd als belasting- en heffingsplichtige of hun fiscale woonplaats hebben, op de rekening [...] ,Direct ter beschikking staande gelden van de milieuheffing op motorvoertuigen’ [...].

6. De laatste werkdag van de maand maken de kantoren van de openbare schatkist de geïnde bedragen over op de namens de Administrația Fondului pentru Mediu bij de schatkist geopende rekening [...], Direct ter beschikking staande gelden van het Fondul pentru Mediu' [...]."

- ¹⁶ Artikel 4, leden 4 en 5, van hoofdstuk IV van de uitvoeringsbepalingen, met als titel „Berekening van de heffing”, luidt:

„4. De factoren op basis waarvan de in bijlage 4 bij [OUG nr. 50/2008] neergelegde verminderingspercentages van het heffingsbedrag dat voor een als ‚normaal’ beschouwd motorvoertuig is verschuldigd zijn vastgesteld zijn:

a) de ouderdom, die bestaat uit het verschil tussen de datum waarop de berekening is gemaakt en de datum van de eerste registratie;

b) de gemiddelde jaarlijkse kilometerstand:

— M1 — 15 000 km

— N1 — 30 000 km

— M2 en N2 — 60 000 km

— M3 en N3 — 100 000 km;

c) de normale staat van onderhoud eigen aan een motorvoertuig dat voldoet aan alle technische voorwaarden die overeenkomstig de vigerende wetgeving worden opgelegd bij de homologatie en de periodieke technische inspectie, en waarvan de carrosserie geen sporen van corrosie of beschadiging vertoont, dat niet werd overschilderd, waarvan het interieur niet vuil en niet beschadigd is en de boord-elementen in goede staat zijn;

d) de uitrusting: airconditioning, ABS en airbag.

5. Voor de tweedehands motorvoertuigen die voor het eerst in Roemenië worden geregistreerd, is de bij de berekening van de heffing gebruikte datum van de eerste registratie, de in de overeenkomstige rubriek van het buitenlandse kentekenbewijs vermelde datum.”

17 Artikel 5 van hoofdstuk V van de uitvoeringsbepalingen, met als titel „Vaststelling van de werkelijke waardevermindering van een tweedehands motorvoertuig”, bepaalt:

„1. Het overeenkomstig artikel 6 [OUG nr. 50/2008] berekende verschuldigde heffingsbedrag kan worden aangepast wanneer de persoon die een tweedehands voertuig wil laten registreren onder ede verklaart dat de werkelijke gemiddelde jaarlijkse kilometerstand van het betrokken voertuig hoger is dan de voor de betrokken voertuigcategorie als normaal beschouwde gemiddelde jaarlijkse kilometerstand uit artikel 4, lid 4, sub b.

2. In het in lid 1 bedoelde geval wordt het heffingsbedrag berekend op basis van het verminderingspercentage dat voortvloeit uit het in bijlage 4 bij [OUG nr. 50/2008] bepaalde percentage vermeerderd met de in bijlage 1 bepaalde bijkomende vermindering. [...]

3. De gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand wordt berekend door de stand van de kilometerteller van het voertuig te delen door de leeftijd van het voertuig [...].

[...]

6. Het verschuldigde heffingsbedrag [...] kan ook worden aangepast wanneer de persoon die een tweedehands voertuig wil laten registreren op basis van het deskundig onderzoek van de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” aantoonst dat het tweedehands voertuig meer in waarde is verminderd dan het in de schaal in bijlage 4 bij [OUG nr. 50/2008] weergegeven percentage.

[...]”

18 Bijlage 1 bij de uitvoeringsbepalingen bevat de volgende tabel:

Tabel van de percentages van de bijkomende vermindering op grond van de werkelijke gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand van het motorvoertuig

Voertuigcategorie	Verskil tussen de werkelijke gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand en de normale gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand (km)	Percentage bijkomende vermindering (%)
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

Voertuigcategorie	Verskil tussen de werkelijke gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand en de normale gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand (km)	Percentage bijkomende vermindering (%)
N1	< 10 000	0
	10 001-20 000	1,0
	20 001-30 000	1,5
	30 001-40 000	2,0
	40 001-50 000	2,5
	> 50 0001	3,0
M2 en N2	< 15 000	0
	15 001-30 000	1,0
	30 001-45 000	1,5
	45 001-60 000	2,0
	60 001-75 000	2,5
	> 75 001	3,0
M3 en N3	< 25 000	0
	25 001-50 000	1,0
	50 001-100 000	1,5
	100 001-150 000	2,0
	150 001-200 000	2,5
	> 200 001	3,0

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

- 19 In juli 2008 heeft Tatu, een Roemeens staatsburger die in zijn staat van herkomst woont, in Duitsland een tweedehands motorvoertuig gekocht. Dit voertuig behoort tot categorie M1, heeft een cilinderinhoud van 2 155 cc en voldoet, wat zijn uitstoot betreft, aan emissienorm Euro 2. Het is in 1997 gebouwd en is in datzelfde jaar in Duitsland ingeschreven.
- 20 Tatu heeft dit voertuig in Roemenië willen laten registreren. Daartoe heeft hij overeenkomstig een besluit van de Administrația Finanțelor Publice Sibiu van 27 oktober 2008 7 595 RON aan de bij OUG nr. 50/2008 vastgestelde milieuheffing betaald.

- 21 Bij verzoekschrift, neergelegd bij het Tribunalul Sibiu op 17 december 2008, heeft Tatu verzocht om veroordeling van verweerders tot teruggaaf van dat bedrag. Ter onderbouwing van zijn beroep heeft hij gesteld dat de betrokken heffing onverenigbaar is met het Unierecht, met name omdat zij wordt geheven op uit een andere lidstaat in Roemenië ingevoerde tweedehands voertuigen die voor het eerst in Roemenië worden geregistreerd, terwijl voor gelijksoortige reeds in Roemenië geregistreerde voertuigen deze heffing niet meer wordt geheven wanneer die worden doorverkocht als tweedehands voertuigen. Ingevoerde tweedehands voertuigen worden aldus zwaarder belast dan gelijksoortige reeds in Roemenië geregistreerde voertuigen, waardoor Roemeense consumenten ertoe worden gebracht laatstgenoemde voertuigen te kopen.
- 22 De omvang van de discriminatie wordt verduidelijkt door de omstandigheden van het hoofdgeding, aangezien het betrokken tweedehands motorvoertuig in Duitsland is gekocht voor 6 600 EUR en in Roemenië is onderworpen aan een registratieheffing van 7 595 RON, wat overeenkomt met meer dan 2 200 EUR. Bijgevolg is het betaalde heffingsbedrag aanzienlijk hoger dan het restbedrag van de heffing dat is vervat in de waarde van een gelijksoortig reeds in Roemenië geregistreerd voertuig.
- 23 Voorts heeft Tatu aangevoerd dat het doel van OUG nr. 50/2008, te weten de bescherming van het milieu, had kunnen worden bereikt door meer passende maatregelen, zoals de vaststelling van een milieuheffing op alle in het verkeer zijnde motorvoertuigen en niet alleen op met ingang van 1 juli 2008 geregistreerde motorvoertuigen.
- 24 Het Tribunalul Sibiu bevestigt dat de bij OUG nr. 50/2008 ingevoerde heffing slechts wordt geheven op motorvoertuigen die voor het eerst in Roemenië werden geregistreerd met ingang van 1 juli 2008, de datum van inwerkingtreding van deze noodverordening, en niet op motorvoertuigen die vóór die datum reeds in het verkeer waren op het Roemeense grondgebied.

- 25 Voorts zet het latere wijzigingen van OUG nr. 50/2008 uiteen, waarvan de eerste wijzigingen, die zijn ingevoerd bij Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule van 4 december 2008 (*Monitorul Oficial al României, Partea I*, nr. 825 van 8 december 2008; noodverordening van de regering nr. 208/2008 tot vaststelling van enkele maatregelen betreffende de milieuheffing voor motorvoertuigen; hierna: „OUG nr. 208/2008”), van kracht zijn geworden met ingang van 15 december 2008.
- 26 Daarop heeft het Tribunalul Sibiu de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Verzet artikel 90 EG zich tegen de bepalingen van OUG nr. 50/2008, zoals nadien gewijzigd? Is hier sprake van een kennelijk discriminerende maatregel?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

- 27 Vooraf zij eraan herinnerd dat er op elke prejudiciële vraag betreffende het Unierecht weliswaar een vermoeden van relevantie berust, maar dat het Hof hier niet op kan antwoorden wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging van het Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding (zie in die zin met name arresten van 5 december 2006, *Cipolla e.a.*, C-94/04 en C-202/04, Jurispr. blz. I-11421, punt 25; 1 juni 2010, *Blanco Pérez en Chao Gómez*, C-570/07 en C-571/07, Jurispr. blz. I-4629, punt 36, en 2 december 2010, *Jakubowska*, C-225/09, Jurispr. blz. I-12329, punt 28).

- 28 In casu volgt uit het dossier dat OUG nr. 50/2008 in de oorspronkelijke versie de in het hoofdgeding van toepassing zijnde nationale regeling is, aangezien op 27 oktober 2008 op het in dit geding aan de orde zijnde motorvoertuig de milieuheffing is geheven. Volgens de door de verwijzende rechter verstrekte toelichting is OUG nr. 50/2008 immers op 1 juli 2008 in werking getreden en zijn de door OUG nr. 208/2008 aan deze noodverordening aangebrachte wijzigingen pas met ingang van 15 december 2008 van kracht geworden.
- 29 Teneinde aan de verwijzende rechter een bruikbaar antwoord te geven, dient de prejudiciële vraag bijgevolg aldus te worden begrepen dat de verwijzende rechter wenst te vernemen of artikel 90 EG zich verzet tegen een heffingsregeling als ingevoerd bij OUG nr. 50/2008 in de oorspronkelijke versie.
- 30 Gelet op deze opmerking en het doel van de bij OUG nr. 50/2008 ingevoerde heffing, moet ervan worden uitgegaan dat de verwijzende rechter in wezen wenst te vernemen of artikel 110 VWEU, waarvan de bewoordingen dezelfde zijn als die van artikel 90 EG, aldus moet worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat een lidstaat een milieuheffing voor motorvoertuigen invoert bij de eerste registratie ervan in die lidstaat.
- 31 Tatu betoogt op basis van een argumentatie die overeenstemt met de bij de verwijzende rechter aangevoerde argumentatie, die in de punten 21 tot en met 23 van het onderhavige arrest is samengevat, dat een heffing als die welke aan de orde is in het hoofdgeding onverenigbaar is met artikel 110 VWEU. De Tsjechische regering is dezelfde mening toegedaan. De Roemeense regering en de Europese Commissie betogen het tegendeel.
- 32 Zoals de advocaat-generaal heeft opgemerkt in de punten 20 en volgende van haar conclusie, vormt de heffing door een lidstaat op de registratie van motorvoertuigen op zijn grondgebied met het oog op het in het verkeer brengen ervan noch een douanerecht noch een met een douanerecht gelijkwaardige heffing in de zin van de artikelen 28 VWEU en 30 VWEU. Een dergelijke heffing is een binnenlandse belasting en moet dus worden getoetst aan artikel 110 VWEU (zie met name arresten

van 17 juni 2003, *De Danske Bilimportører*, C-383/01, Jurispr. blz. I-6065, punt 34, en 5 oktober 2006, *Nádasdi en Németh*, C-290/05 en C-333/05, Jurispr. blz. I-10115, punten 38-41).

- ³³ Een registratieheffing zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, kan overigens niet aan de regels inzake kwantitatieve invoerbeperkingen en maatregelen van gelijke werking worden getoetst, aangezien de in artikel 110 VWEU bedoelde binnenlandse belastingen niet binnen de werkingssfeer van artikel 34 VWEU vallen (zie in die zin arrest *De Danske Bilimportører*, reeds aangehaald, punt 32, en arrest van 18 januari 2007, *Brzeziński*, C-313/05, Jurispr. blz. I-513, punt 50).
- ³⁴ Niettemin heeft artikel 110 VWEU tot doel het vrije verkeer van goederen tussen de lidstaten onder normale mededingingsvoorwaarden te verzekeren. Het strekt ertoe elke vorm van bescherming uit te sluiten die het gevolg kan zijn van de toepassing van binnenlandse belastingen die discriminerend zijn ten opzichte van producten uit andere lidstaten (zie met name arrest van 11 december 1990, *Commissie/Denemarken*, C-47/88, Jurispr. blz. I-4509, punt 9; arrest *Brzeziński*, reeds aangehaald, punt 27, en arrest van 3 juni 2010, *Kalinchev*, C-2/09, Jurispr. blz. I-4939, punt 37).
- ³⁵ Daartoe verbiedt artikel 110, eerste alinea, VWEU elke lidstaat om op producten van de overige lidstaten hogere binnenlandse belastingen te heffen dan die welke op gelijksoortige nationale producten worden geheven. Deze verdragsbepaling beoogt te waarborgen dat de binnenlandse belastingen volstrekt neutraal zijn voor de mededinging tussen producten die zich reeds op de binnenlandse markt bevinden en ingevoerde producten (arrest *Commissie/Denemarken*, reeds aangehaald, punten 8 en 9, en arrest van 29 april 2004, *Weigel*, C-387/01, Jurispr. blz. I-4981, punt 66).

- 36 In het hoofdgeding staat vast dat de bij OUG nr. 50/2008 ingevoerde heffingsregeling formeel geen onderscheid maakt tussen motorvoertuigen op grond van de herkomst ervan, noch tussen de eigenaars van deze voertuigen op grond van hun nationaliteit. De betrokken heffing is immers verschuldigd ongeacht de nationaliteit van de eigenaar van het voertuig, de lidstaat waar het voertuig is gebouwd en of het op de binnenlandse markt is gekocht dan wel is ingevoerd.
- 37 Zelfs indien de voorwaarden voor een rechtstreekse discriminatie niet zijn vervuld, kan een binnenlandse belasting toch indirect discriminerend zijn wegens haar gevolgen (arrest *Nádasdi en Németh*, reeds aangehaald, punt 47).
- 38 Om vast te stellen of een heffing als die welke aan de orde is in het hoofdgeding indirect discrimineert tussen ingevoerde tweedehands motorvoertuigen en op het nationale grondgebied reeds aanwezige gelijksoortige tweedehands motorvoertuigen, moet, gelet op de vragen van de verwijzende rechter en de opmerkingen voor het Hof, eerst worden onderzocht of deze heffing neutraal is ten opzichte van de mededinging tussen ingevoerde tweedehands voertuigen en reeds op het nationale grondgebied geregistreerde gelijksoortige tweedehands voertuigen bij de registratie waarvan de in OUG nr. 50/2008 bedoelde heffing is geheven. Vervolgens moet worden onderzocht of deze heffing neutraal is tussen ingevoerde tweedehands voertuigen en gelijksoortige tweedehands voertuigen die vóór de inwerkingtreding van OUG nr. 50/2008 op het nationale grondgebied zijn geregistreerd.

Neutraliteit van de heffing ten opzichte van ingevoerde tweedehands voertuigen en gelijksoortige tweedehands voertuigen die reeds zijn geregistreerd op het nationale grondgebied en waarvoor dezelfde heffing wordt geheven bij deze registratie

- 39 Volgens vaste rechtspraak wordt artikel 110 VWEU geschonden wanneer het bedrag van de heffing op een ingevoerd tweedehands voertuig hoger is dan het restbedrag

van de heffing dat is vervat in de waarde van gelijksoortige reeds op het nationale grondgebied geregistreerde tweedehands voertuigen (arresten van 9 maart 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Jurispr. blz. I-479, punt 20; 22 februari 2001, Gomes Valente, C-393/98, Jurispr. blz. I-1327, punt 23, en 19 september 2002, Tulliasiamies en Siilin, C-101/00, Jurispr. blz. I-7487, punt 55).

- 40 Dienaangaande heeft het Hof gepreciseerd dat vanaf de betaling van een registratieheffing in een lidstaat, het bedrag van deze heffing wordt opgenomen in de waarde van het voertuig. Wanneer een in de betrokken lidstaat geregistreerd voertuig vervolgens in deze lidstaat als tweedehands voertuig wordt verkocht, zal zijn handelswaarde, die het restbedrag van de registratieheffing omvat, bijgevolg gelijk zijn aan een door de waardevermindering van dit voertuig bepaald percentage van zijn oorspronkelijke waarde (arrest Nádasi en Németh, reeds aangehaald, punt 54). Ter waarborging van de neutraliteit van de heffing moet de als belastbare grondslag gehanteerde waarde van het ingevoerde tweedehands voertuig bijgevolg een weergave zijn van de waarde van een vergelijkbaar voertuig dat reeds op het nationale grondgebied is geregistreerd (arrest Weigel, reeds aangehaald, punt 71, en arrest van 20 september 2007, Commissie/Griekenland, C-74/06, Jurispr. blz. I-7585, punt 28).
- 41 Voor het bereiken van dit resultaat moet de werkelijke waardevermindering van de ingevoerde tweedehands voertuigen in aanmerking worden genomen bij de berekening van het heffingsbedrag. Deze inaanmerkingneming hoeft niet noodzakelijkerwijs te leiden tot een waardeschatting of expertise van elk voertuig. Ter vermindering van de omslachtigheid van een dergelijk stelsel kan een lidstaat door middel van forfaitaire tabellen, die zijn vastgelegd in een wettelijke of bestuurlijke bepaling en zijn berekend op basis van criteria als ouderdom, kilometerstand, staat van onderhoud, type aandrijving, merk of model van het voertuig, immers een waarde van tweedehands voertuigen vastleggen die in het algemeen de werkelijke waarde zeer sterk benadert (reeds aangehaalde arresten Gomes Valente, punt 24; Weigel, punt 73, en Commissie/Griekenland, punt 29).
- 42 Het Hof heeft, zonder deze als dwingend te zien, deze objectieve criteria voor de beoordeling van de waardevermindering van de motorvoertuigen opgesomd (arrest Commissie/Griekenland, reeds aangehaald, punt 37). Zij moeten dus niet

noodzakelijkerwijs cumulatief worden toegepast. De toepassing van een tabel op basis van één waardeverminderingscriterium, zoals de ouderdom van het motorvoertuig, garandeert echter niet dat de tabel de werkelijke waardevermindering van deze voertuigen weergeeft (zie in die zin reeds aangehaalde arresten Gomes Valente, punten 28 en 29, en Commissie/Griekenland, punten 38-42). In het bijzonder levert de door de betrokken wettelijke regeling gehanteerde tabel, nu daarin geen rekening wordt gehouden met de kilometerstand, in de regel geen redelijke benadering van de werkelijke waarde van ingevoerde tweedehands voertuigen op (arrest Commissie/Griekenland, reeds aangehaald, punt 43).

- 43 In het hoofdgeding blijkt ondubbelzinnig uit de aan het Hof overgelegde stukken dat het bedrag van de heffing wordt vastgesteld op basis van parameters die tot op zekere hoogte een maatstaf zijn voor de door het voertuig veroorzaakte vervuiling, zoals de cilinderinhoud van het voertuig en de Euro-emissienorm waaraan het voertuig voldoet, en voorts met inachtneming van de waardevermindering van dit voertuig. Deze waardevermindering die tot een verlaging van het op basis van de milieuparameters verkregen bedrag leidt, wordt niet alleen op basis van de ouderdom van het voertuig (element E in de in artikel 6, lid 1, OUG nr. 50/2008 weergegeven formules) bepaald, maar blijkens artikel 6, lid 3, OUG nr. 50/2008 en de artikelen 4 en 5 van de uitvoeringsbepalingen ook op basis van de werkelijke gemiddelde jaarlijks door dit voertuig afgelegde afstand, op voorwaarde dat de belastingplichtige een verklaring heeft neergelegd waarin deze afgelegde afstand is vermeld. Indien de belastingplichtige van mening is dat de ouderdom en de werkelijke gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand de werkelijke waardevermindering van het voertuig niet correct en voldoende weergeeft, kan hij overigens krachtens artikel 10 OUG nr. 50/2008 verzoeken om deze werkelijke waardevermindering vast te stellen aan de hand van een deskundig onderzoek, waarvan de kosten voor rekening van de belastingplichtige de kostprijs van de handelingen betreffende het deskundig onderzoek niet mogen overschrijden.

- 44 Door de ouderdom en de werkelijke gemiddelde jaarlijks afgelegde afstand van het voertuig op te nemen in de berekening van de heffing, en door de facultatieve inaanmerkingneming tegen niet-buitensporig hoge kosten van de toestand en de uitrusting van dit voertuig door middel van een deskundig onderzoek van de met de registratie van motorvoertuigen belaste autoriteit aan de toepassing van deze criteria toe te voegen, garandeert een regeling als die in het hoofdgeding dat het heffingsbedrag wordt

verlaagd overeenkomstig een redelijke benadering van de werkelijke waarde van het voertuig.

- ⁴⁵ Deze conclusie vindt steun in de omstandigheid dat in de forfaitaire tabel van bijlage 4 bij OUG nr. 50/2008 naar behoren rekening wordt gehouden met het feit dat de jaarlijkse waardevermindering van motorvoertuigen gewoonlijk meer dan 5 % bedraagt en dat deze waardevermindering niet lineair is en in het bijzonder in de eerste jaren veel groter is dan daarna (zie arrest Commissie/Griekenland, reeds aangehaald, punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- ⁴⁶ Voorts was de Roemeense regering terecht van mening dat de waardeverminderingcriteria betreffende de toestand en de uitrusting van het voertuig slechts juist kunnen worden toegepast indien een deskundige dit voertuig individueel onderzoekt, en dat de belastingplichtige de kosten van het deskundig onderzoek moet dragen opdat er niet te vaak deskundige onderzoeken zouden worden gevoerd, zodat het ingestelde systeem niet administratief en financieel wordt belast.
- ⁴⁷ Blijkens het voorgaande garandeert een systeem zoals ingesteld bij OUG nr. 50/2008, dat voor de berekening van de registratieheffing rekening houdt met de waardevermindering van het motorvoertuig door gebruik te maken van forfaitaire, precieze en statistisch onderbouwde tabellen met gegevens betreffende de ouderdom en de werkelijke gemiddelde jaarlijks door dit voertuig afgelegde afstand, waar op verzoek en op kosten van de belastingplichtige een deskundig onderzoek van de algemene staat en de uitrusting van dit voertuig bovenop kan komen, dat deze heffing, wanneer zij op ingevoerde tweedehands voertuigen wordt geheven, niet hoger is dan het restbedrag van deze heffing dat is vervat in de waarde van gelijksoortige reeds op het nationale grondgebied geregistreerde tweedehands voertuigen op de registratie waarvan de in OUG nr. 50/2008 bedoelde heffing is geheven.

Neutraliteit van de heffing tussen ingevoerde tweedehands voertuigen en gelijksoortige tweedehands voertuigen die vóór de invoering van deze heffing op het nationale grondgebied zijn geregistreerd

- 48 Tatu merkt op dat bij het in het verkeer brengen in Roemenië van een in een andere lidstaat gekocht tweedehands voertuig de milieuheffing wordt geheven, wat hem betreft met name een heffing van 7 595 RON voor een voertuig met een cilinderinhoud van 2 155 cc, dat aan emissienorm Euro 2 voldoet en in 1997 is gebouwd, terwijl de aankoop op de Roemeense markt voor tweedehands voertuigen van een vóór de inwerkingtreding van OUG nr. 50/2008 in Roemenië geregistreerd voertuig van precies dezelfde ouderdom en met precies dezelfde technische kenmerken als dit ingevoerde voertuig in principe financieel veel interessanter is, aangezien geen heffing van een vergelijkbare omvang als de krachtens OUG nr. 50/2008 verschuldigde heffing moet worden betaald of vervat is in de waarde van dit op de Roemeense markt gekochte voertuig.
- 49 De Roemeense regering betoogt dat artikel 110 VWEU geen afbreuk doet aan de fiscale autonomie van de lidstaten en dat de door Tatu benadrukte aantrekkelijkheid van de Roemeense markt voor tweedehands voertuigen ten opzichte van de markt voor ingevoerde tweedehands voertuigen volgt uit het feit dat OUG nr. 50/2008 niet van toepassing is op voertuigen die vóór de inwerkingtreding van deze noodverordening in Roemenië zijn geregistreerd. Dienaangaande voert deze regering punt 49 van het reeds aangehaalde arrest Nádasi en Németh aan, waarin het Hof in hoofdzaak voor recht heeft verklaard dat artikel 110 VWEU niet met succes kan worden aangevoerd om aan te tonen dat een heffing discriminerend is louter omdat zij wordt geheven op na de inwerkingtreding van de wet op deze heffing geregistreerde voertuigen en niet op vóór deze inwerkingtreding geregistreerde voertuigen.
- 50 Dienaangaande dient vooraf eraan te worden herinnerd dat, zoals het Hof in punt 49 van het reeds aangehaalde arrest Nádasi en Németh heeft geoordeeld, artikel 110 VWEU een lidstaat niet wil beletten nieuwe belastingen in te voeren of het tarief of de belastinggrondslag van bestaande belastingen te wijzigen.

- 51 Wanneer een lidstaat een nieuwe belastingwet invoert, stelt hij voorts natuurlijk de inwerkingtreding hiervan op een bepaalde datum vast. Bijgevolg kan de na de inwerkingtreding van deze wet toegepaste heffing verschillen van het voordien geldende heffingstarief. Zoals het Hof in punt 49 van het door de Roemeense regering aangevoerde arrest *Nádasdi en Németh* heeft verklaard, kan niet worden geoordeeld dat deze omstandigheid, op zichzelf beschouwd, discriminatie oplevert tussen situaties die vóór de inwerkingtreding van de nieuwe regel zijn ontstaan en situaties die hierna zijn ontstaan.
- 52 Uit het arrest *Nádasdi en Németh* blijkt daarentegen helemaal niet dat de lidstaten onbeperkt bevoegd zijn om nieuwe belastingen in te voeren. Volgens vaste rechtspraak geldt het in artikel 110 VWEU geformuleerde verbod integendeel juist voor alle belastingen waardoor de invoer van goederen van oorsprong uit andere lidstaten kan worden afgeremd ten gunste van nationale producten (zie in die zin arresten van 3 maart 1988, *Bergandi*, 252/86, Jurispr. blz. 1343, punt 25; 7 december 1995, *Ayuntamiento de Ceuta*, C-45/94, Jurispr. blz. I-4385, punt 29, en 8 november 2007, *Stadtgemeinde Frohnleiten en Gemeindebetriebe Frohnleiten*, C-221/06, Jurispr. blz. I-9643, punt 40).
- 53 Afbreuk zou immers worden gedaan aan zin en doel van artikel 110 VWEU indien het de lidstaten vrijstond om nieuwe heffingen in te voeren die tot doel of als gevolg hebben dat de verkoop van ingevoerde producten wordt ontmoedigd ten voordele van de verkoop van gelijksoortige producten die beschikbaar zijn op de binnenlandse markt en op deze markt werden gebracht vóór de inwerkingtreding van deze heffingen. Hierdoor zouden de lidstaten de verbodsbepalingen van de artikelen 28 VWEU, 30 VWEU en 34 VWEU kunnen omzeilen door de invoering van binnenlandse belastingen die zo worden vastgesteld dat zij het hierboven beschreven gevolg hebben.
- 54 Bij ontbreken van harmonisatie van de heffingen op motorvoertuigen kan elke lidstaat deze belastingmaatregelen naar eigen inzicht vaststellen. Deze beoordeling en de maatregelen voor de uitvoering ervan mogen echter niet het in het vorige punt omschreven effect teweegbrengen (zie in die zin arresten van 21 maart 2002, *Cura*

Anlagen, C-451/99, Jurispr. blz. I-3193, punt 40; 15 september 2005, Commissie/Denemarken, C-464/02, Jurispr. blz. I-7929, punt 74, en 1 juni 2006, De Danske Bilimportører, C-98/05, Jurispr. blz. I-4945, punt 28).

55 Dienaangaande zij eraan herinnerd dat de in een lidstaat in de handel zijnde motorvoertuigen „nationale producten” van deze lidstaat in de zin van artikel 110 VWEU zijn. Wanneer deze producten op de markt voor tweedehands voertuigen van die lidstaat te koop worden aangeboden, moeten zij worden beschouwd als „gelijksoortige producten” als ingevoerde tweedehands voertuigen van hetzelfde type, met dezelfde kenmerken en slijtage. Op de markt van die lidstaat gekochte tweedehands voertuigen en tweedehands voertuigen die met het oog op de invoer en het in het verkeer brengen ervan in die lidstaat worden gekocht in andere lidstaten, zijn immers concurrerende producten (zie met name reeds aangehaalde arresten Commissie/Denemarken, punt 17, en Kalinchev, punten 32 en 40).

56 Uit de bovengenoemde beginselen volgt dat krachtens artikel 110 VWEU elke lidstaat de heffingen op motorvoertuigen zo moet kiezen en vaststellen dat zij niet de verkoop van nationale tweedehands voertuigen begunstigen waardoor de invoer van gelijksoortige tweedehands voertuigen zou worden ontmoedigd.

57 In het hoofdgeding heeft de Roemeense regering, ondanks het onbetwiste bestaan van statistische gegevens waaruit een zeer aanzienlijke daling blijkt van het aantal registraties in Roemenië van sinds de inwerkingtreding van OUG nr. 50/2008 ingevoerde voertuigen, voor het Hof beklemtuond dat het voornaamste doel van deze regeling de bescherming van het milieu is.

- 58 Uit de aan het Hof overgelegde stukken blijkt echter ondubbelzinnig dat door deze regeling, ondanks een aanzienlijke verlaging van het heffingsbedrag om rekening te houden met hun waardevermindering, op bijzonder oude en versleten ingevoerde tweedehands voertuigen een heffing wordt geheven die tot 30 % van hun marktwaarde kan bedragen, terwijl op gelijksoortige voertuigen die te koop worden aangeboden op de binnenlandse markt voor tweedehands voertuigen helemaal geen dergelijke belastingdruk rust. Bijgevolg kan niet worden betwist dat door OUG nr. 50/2008 de invoer en het in het verkeer brengen in Roemenië van in andere lidstaten gekochte tweedehands voertuigen worden ontmoedigd.
- 59 Dienaangaande moet, gelet op de in de punten 50 tot en met 53 van het onderhavige arrest aangehaalde beginselen, worden gepreciseerd dat de lidstaten op fiscaal gebied weliswaar uitgebreide bevoegdheden behouden om een heel scala van maatregelen vast te stellen, maar dat die maatregelen aan het in artikel 110 VWEU vastgelegde verbod moeten voldoen.
- 60 Voorts dient te worden vastgesteld dat, zoals Tatu terecht opmerkt, het door de Roemeense regering aangevoerde doel van milieubescherming, ter bereiking waarvan door de toepassing van een heffing met een afschrikwekkend karakter de deelneming aan het verkeer in Roemenië van bijzonder vervuilende voertuigen, zoals voertuigen van de emissienormen Euro 1 en Euro 2 met een grote cilinderinhoud wordt verhinderd, en voorts de opbrengsten van deze heffing voor de financiering van milieuprojecten worden gebruikt, vollediger en coherenter kan worden bereikt door de milieuheffing op elk in Roemenië in het verkeer gebrachte voertuig van dat type te heffen. Deze heffing, waarvan de tenuitvoerlegging in het kader van een jaarlijkse wegenbelasting absoluut mogelijk is, zou de binnenlandse markt voor tweedehands voertuigen niet bevoordelen ten nadele van het in het verkeer brengen van ingevoerde tweedehands voertuigen en is voorts in overeenstemming met het beginsel dat de vervuiler betaalt.
- 61 Gelet op een en ander dient op de gestelde vraag te worden geantwoord dat artikel 110 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat een

lidstaat een milieuheffing op de eerste registratie van motorvoertuigen in deze lidstaat invoert, indien deze belastingmaatregel zo is vastgesteld dat hierdoor het in het verkeer brengen in die lidstaat van in andere lidstaten gekochte tweedehands voertuigen wordt ontmoedigd, zonder echter de aankoop op de binnenlandse markt van even oude tweedehands voertuigen met dezelfde slijtage te ontmoedigen.

Kosten

- ⁶² Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Eerste kamer) verklaart voor recht:

Artikel 110 VWEU moet aldus worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat een lidstaat een milieuheffing op de eerste registratie van motorvoertuigen in deze lidstaat invoert, indien deze belastingmaatregel zo is vastgesteld dat hierdoor het in het verkeer brengen in die lidstaat van in andere lidstaten gekochte tweedehands voertuigen wordt ontmoedigd, zonder echter de aankoop op de binnenlandse markt van even oude tweedehands voertuigen met dezelfde slijtage te ontmoedigen.

ondertekeningen