WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 6 października 2011 r.*

W sprawie C-443/10

mającej za przedmiot wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 TFUE, złożony przez tribunal administratif de Limoges (Francja) postanowieniem z dnia 9 września 2010 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 14 września 2010 r., w postępowaniu

Philippe Bonnarde

przeciwko

Agence de Services et de Paiement,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: J.J. Kasel, prezes izby, A. Borg Barthet (sprawozdawca) i M. Ilešič, sędziowie,

rzecznik generalny: N. Jääskinen,
sekretarz: A. Impellizzeri, administrator,

* Język postępowania: francuski.

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 19 maja 2011 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues'a oraz S. Meneza, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez G. Wilmsa, A. Marghelisa oraz A. Kostovą Bourgeix, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 34 TFUE i 36 TFUE oraz art. 1 dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138, s. 57), zmienionej na mocy dyrektywy Komisji 2003/127/WE z dnia 23 grudnia 2003 r. (Dz.U. L 10, s. 29) (zwanej dalej „dyrektywą 1999/37").

2 Wniosek ten złożony został w ramach sporu pomiędzy P. Bonnardem a dyrektorem generalnym Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles (krajowego ośrodka regulacji struktury gospodarstw rolnych, zwanego dalej „Cnaseą") w przedmiocie odmowy przez tego ostatniego przyznania P. Bonnarde'owi świadczenia pod nazwą „bonus écologique – Grenelle de l'environnement" (premii ekologicznej – wielostronnego układu na rzecz środowiska, zwanej dalej „premią ekologiczną") z tytułu nabycia demonstracyjnego pojazdu samochodowego pochodzącego z innego państwa członkowskiego.

Ramy prawne

Przepisy Unii

3 Artykuł 1 dyrektywy 1999/37 stanowi:

„Niniejszą dyrektywę stosuje się do dokumentów wydanych przez państwa członkowskie w trakcie rejestracji pojazdów.

Nie ogranicza to uprawnień państw członkowskich do używania, w celu tymczasowej rejestracji pojazdów, dokumentów, które mogą nie spełniać wymogów niniejszej dyrektywy pod każdym względem".

4 Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy tej dyrektywy stanowi:

„Państwa członkowskie wydają świadectwo rejestracji dla pojazdów, które podlegają rejestracji na mocy ich ustawodawstwa krajowego. Świadectwo składa się zarówno [albo] z jednej części zgodnie z załącznikiem I lub [albo] z dwóch części zgodnie z załącznikami I i II".

5 Punkt II.7 ujęty w załączniku I do dyrektywy 1999/37 stanowi, że państwa członkowskie mogą umieszczać w części I świadectwa rejestracji także inne informacje.

Przepisy krajowe

6 Artykuł 63 ust. 5 loi no. 2007-1824, du 25 décembre 2007, de finances rectificative pour 2007 (korygującej ustawy budżetowej na rok 2007 nr 2007-1824 z dnia 25 grudnia 2007 r., JORF z dnia 28 grudnia 2007 r., s. 21482, zwanej dalej „ustawą nr 2007-1824") stanowi:

„Ustanawia się fundusz wspierania zakupu pojazdów o niskiej emisji spalin, którego celem jest […] przyznawanie pomocy przy nabywaniu pojazdów o niskiej emisji spalin, która to pomoc w odpowiednim wypadku może być uzupełniana pomocą przy wycofywaniu z ruchu pojazdów o wysokiej emisji spalin.

Dekret określi podmiot zarządzający funduszem, jak również zasady zarządzania nim".

7 Artykuł 1 décret no. 2007-1873 du 26 décembre 2007, instituant une aide à l'acquisition de véhicules propres (dekretu nr 2007-1873 z dnia 26 grudnia 2007 r. ustanawiającego wsparcie dla zakupu pojazdów o niskiej emisji spalin, JORF z dnia 30 grudnia 2007 r., s. 21846, zwanego dalej „dekretem nr 2007-1873 w brzmieniu pierwotnym"), w brzmieniu zmienionym na mocy décret no. 2009-66, du 19 janvier 2009 (dekretu nr 2009-66 z dnia 19 stycznia 2009 r., JORF z dnia 20 stycznia 2009 r., s. 1098, zwanego dalej „dekretem nr 2007-1873 w brzmieniu znowelizowanym"), stanowi:

„Fundusz wspierania zakupu pojazdów o niskiej emisji spalin ustanowiony na mocy art. 63 [ustawy nr 2007-1824] przyznaje świadczenie każdemu, kto wykaże, że ma miejsce zamieszkania albo siedzibę we Francji, z wyłączeniem organów administracji państwowej, i że nabywa, bierze w leasing lub wynajmuje na okres co najmniej dwóch lat naziemny silnikowy pojazd samochodowy, który w dniu jego nabycia spełnia następujące wymogi:

1) należy do kategorii samochodów osobowych albo małych samochodów ciężarowych w rozumieniu art. R. 311-1 code de la route (kodeksu drogowego), jak również do dowolnej kategorii pojazdów poddanej pomiarowi emisji dwutlenku węgla zgodnie z przepisami dyrektywy 80/1268/EWG z dnia 16 grudnia 1980 r. lub zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 715/2007 z dnia 20 czerwca 2007 r.;

2) nie był wcześniej zarejestrowany po raz pierwszy we Francji ani zagranicą;

3) został zarejestrowany we Francji w sposób ostateczny;

4) nie jest przeznaczony do zbycia przez nabywcę jako pojazd nowy;

[…]".

8 Artykuł 2 akapit drugi dekretu nr 2007-1873 w brzmieniu pierwotnym stanowił:

„Autoryzowani sprzedawcy oraz przedstawiciele marek pojazdów nie mogą otrzymywać świadczeń, o których mowa w art. 1, w odniesieniu do nowych samochodów osobowych przeznaczonych dla celów demonstracyjnych. Jednakże dla celów zastosowania systemu świadczeń, o którym mowa w art. 1, takie samochody osobowe przeznaczone dla celów demonstracyjnych uważane są za samochody nowe, jeżeli ich sprzedaż, oddanie w leasing lub najem nastąpi nie później niż w ciągu 12 miesięcy od dnia pierwszej rejestracji".

9 Artykuł 2 akapit drugi dekretu nr 2007-1873 w brzmieniu znowelizowanym stanowi:

„Autoryzowani sprzedawcy oraz przedstawiciele marek pojazdów nie mogą otrzymywać świadczeń, o których mowa w art. 1, w odniesieniu do nowych pojazdów należących do jednej z kategorii ujętych w pkt 1 tego artykułu, przeznaczonych dla celów demonstracyjnych. Jednakże dla celów zastosowania systemu świadczeń, o którym mowa w art. 1, takie pojazdy przeznaczone dla celów demonstracyjnych we Francji uważane są za pojazdy nowe, jeżeli ich sprzedaż, oddanie w leasing lub najem nastąpi nie później niż w ciągu 12 miesięcy od dnia pierwszej rejestracji".

10 Artykuł 29 arrêté du 5 novembre 1984 (zarządzenia z dnia 5 listopada 1984 r.), zastąpionego przez arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules (zarządzenie z dnia 9 lutego 2009 r. w sprawie zasad rejestracji pojazdów), które przejęło ten artykuł bez zmian, stanowi:

„Pojazdem demonstracyjnym jest pojazd nowy, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, przeznaczony na okres od trzech miesięcy do jednego roku dla celów demonstracyjnych, to jest wykorzystywany przez autoryzowanych sprzedawców i przedstawicieli marek (włączając w to producentów i importerów) w ramach działań służących prezentacji, jazdom próbnym oraz sprzedaży klientom.

Do celów demonstracyjnych może zostać przeznaczony każdy zarejestrowany pojazd spełniający określone wyżej wymogi, niezależnie od rodzaju i typu nadwozia (samochód osobowy, motocykl, furgonetka, przyczepa itp.).

Terminy określone powyżej biegną od dnia pierwszej rejestracji określonej w dowodzie rejestracyjnym.

Na mocy art. 1635 bis lit. h) pkt II code général des impôts (ogólnego kodeksu podatkowego) dowód rejestracyjny dla takich pojazdów wydaje się bezpłatnie. W dowodzie rejestracyjnym czyni się wzmiankę o treści »pojazd demonstracyjny«".

Spór przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

11 W styczniu 2009 r. P. Bonnarde nabył pojazd należący do spółki PSA-Belgique od autoryzowanego sprzedawcy pojazdów z siedzibą w Belgii. Pojazd ten był już zarejestrowany po raz pierwszy w tym państwie członkowskim, a następnie został zaimportowany przez P. Bonnarde'a do Francji, gdzie zarejestrowano go w dniu 4 lutego 2009 r.

12 Philippe Bonnarde złożył wniosek o przyznanie mu premii ekologicznej z tytułu nabycia wskazanego pojazdu, emitującego niewielkie ilości zanieczyszczeń, w charakterze pojazdu demonstracyjnego, który był zarejestrowany po raz pierwszy mniej niż osiem miesięcy przed dniem nabycia i który miał przebieg około 6000 km.

13 Decyzją z dnia 23 lutego 2009 r. dyrektor generalny Cnasei oddalił ten wniosek z uzasadnieniem, iż wymieniony pojazd już był zarejestrowany po raz pierwszy za granicą – w Belgii, w dniu 20 maja 2008 r., i pomimo zwrócenia się do P. Bonnarde'a o dowód rejestracyjny ze wzmianką „pojazd demonstracyjny" zainteresowany nie przedstawił takiego dokumentu.

14 W dniu 28 lutego 2009 r. skarżący przed sądem krajowym złożył skargę do tribunal administratif de Limoges (sądu administracyjnego w Limoges), domagając się uchylenia tej decyzji.

15 Przed tym sądem P. Bonnarde wskazał, że prawo belgijskie nie przewiduje wystawiania dokumentów ze wzmianką „pojazd demonstracyjny". Choć władze belgijskie wydają dowody rejestracyjne dla pojazdów demonstracyjnych, nie umieszczają w nich jednak wzmianki o treści „pojazd demonstracyjny". Philippe Bonnarde zwrócił uwagę, że jego pojazd nie emituje więcej zanieczyszczeń niż francuski pojazd demonstracyjny, wobec czego wymóg przedstawienia dowodu rejestracyjnego z tego rodzaju wzmianką stanowi przejaw dyskryminacji.

16 Jest poza sporem, że z uwagi na poziom emisji CO_2 przez pojazd należący do skarżącego przed sądem krajowym skarżący ten uprawniony jest do otrzymania premii ekologicznej. Ponadto nie zostały zakwestionowane twierdzenia tegoż skarżącego dotyczące wieku, stanu pojazdu, jak też niemożliwości okazania dowodu rejestracyjnego opatrzonego wzmianką „pojazd demonstracyjny", wystawionego przez właściwe władze Królestwa Belgii.

17 Uznając, że rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu uzależnione jest od wykładni mającego zastosowanie prawa Unii, tribunal administratif de Limoges postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy przepisy prawa Unii […], w szczególności postanowienia Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej mające na celu zapewnienie swobodnego przepływu,

jak również przepisy wspomnianych wyżej dyrektyw dotyczące dokumentów rejestracyjnych pojazdów, należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie przepisom prawa państwa członkowskiego ustanawiającym dla potrzeb rejestracji pojazdów specjalny dokument, taki jak dowód rejestracyjny zawierający wzmiankę »pojazd demonstracyjny«, co do którego można przyjąć, że nie dotyczy on rejestracji tymczasowej w rozumieniu art. 1 dyrektywy [1999/37], a także w ten sposób, że zabraniają one w związku z tym uzależnienia przyznania określonego świadczenia od okazania takiego dokumentu?

2) W wypadku odpowiedzi przeczącej na pytanie poprzedzające – czy wskazane przepisy prawa Unii Europejskiej należy interpretować w ten sposób, że wynika z nich, iż w odniesieniu do sytuacji, gdy nabycie pojazdu nastąpiło w innym państwie członkowskim, należy odmówić zastosowania przepisów prawa krajowego, które w takim wypadku uzależniają przyznanie świadczenia z tytułu nabycia uprzednio zarejestrowanego pojazdu emitującego niewielkie ilości zanieczyszczeń od spełnienia wymogu, by zgodnie z przepisami prawa tego państwa członkowskiego dowód rejestracyjny zawierał wzmiankę »pojazd demonstracyjny«, w sytuacji gdy sprzedawca tego pojazdu sam nie mógł otrzymać tego świadczenia i gdy:

— nabywca przedstawi wystawiony przez inne państwo członkowskie specjalny dowód rejestracyjny dla pojazdów demonstracyjnych; albo

— pojazd wykazuje cechy, w szczególności dotyczące daty jego pierwszego dopuszczenia do ruchu, wymagane przez przepisy prawa krajowego w celu jego zaklasyfikowania w charakterze pojazdu demonstracyjnego?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

18 Za pomocą swych pytań, które należy rozpatrzyć łącznie, sąd krajowy zmierza w istocie do ustalenia, czy dyrektywę 1999/37 albo, w odpowiednim wypadku, art. 34 TFUE i 36 TFUE należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie przepisom

krajowym, takim jak będące przedmiotem sporu przed sądem krajowym, na mocy których świadczenie może zostać przyznane jedynie w wypadku, gdy dowód rejestracyjny pojazdu demonstracyjnego zawiera wzmiankę o treści „pojazd demonstracyjny".

Uwagi wstępne

19 Tytułem wstępu, jak zresztą podniosły rząd francuski oraz Komisja Europejska, należy podnieść, iż art. 2 akapit drugi dekretu nr 2007-1873 w brzmieniu pierwotnym stanowił, że „takie samochody osobowe przeznaczone dla celów demonstracyjnych uważane są za samochody nowe, jeżeli ich sprzedaż, oddanie w leasing lub najem nastąpi nie później niż w ciągu 12 miesięcy od dnia pierwszej rejestracji", podczas gdy ten sam przepis dekretu nr 2007-1873 w brzmieniu znowelizowanym stanowi, że „takie pojazdy przeznaczone dla celów demonstracyjnych we Francji uważane są za pojazdy nowe, jeżeli ich sprzedaż, oddanie w leasing lub najem nastąpi nie później niż w ciągu 12 miesięcy od dnia pierwszej rejestracji".

20 Należy dodać, że sąd krajowy zwraca się do Trybunału z pytaniem dotyczącym sformułowania art. 2 akapit drugi dekretu nr 2007-1873 w brzmieniu pierwotnym. Niemniej jednak odpowiedź na pytanie, czy przepisy dyrektywy 1999/37 lub też art. 34 TFUE i 36 TFUE stoją na przeszkodzie temu, by państwo członkowskie wymagało zaopatrzenia dowodu rejestracyjnego takich pojazdów we wzmiankę „pojazd demonstracyjny" w celu przyznania premii ekologicznej, będzie taka sama, niezależnie od tego, czy analiza zostanie przeprowadzona na kanwie dekretu 2007-1873 w brzmieniu pierwotnym czy znowelizowanym. W konsekwencji zadaniem sądu krajowego będzie ustalenie, jakie przepisy prawa krajowego mają zastosowanie do stanu faktycznego ratione temporis.

W przedmiocie wykładni dyrektywy 1999/37

21 Zgodność z prawem Unii przepisu krajowego, który wymaga, by w dowodzie rejestracyjnym znalazła się wzmianka „pojazd demonstracyjny", i którego zastosowanie w związku z innymi przepisami krajowymi prowadzi w konsekwencji do tego, że jedynie pojazdy, w odniesieniu do których wydano dowód rejestracyjny poświadczający, iż są one pojazdami demonstracyjnymi, mogą być podstawą przyznania premii ekologicznej, należy zbadać przede wszystkim w świetle obowiązków, jakie ciążą na państwach członkowskich na mocy dyrektywy 1999/37.

22 Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem wszelkie środki krajowe w ramach dziedziny będącej przedmiotem wyczerpującej harmonizacji na poziomie Unii powinny być oceniane w świetle tych przepisów harmonizujących, a nie w świetle prawa pierwotnego (zob. wyroki: z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie C-322/01 Deutscher Apothekerverband, Rec. s. I-14887, pkt 64; z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie C-205/07 Gysbrechts i Santurel Inter, Zb.Orz. s. I-9947, pkt 33).

23 Niemniej jednak w niniejszej sprawie nie ulega kwestii, że za pomocą dyrektywy 1999/37 nie dokonano wyczerpującej harmonizacji. W tym względzie, jak zresztą przewidziano wyraźnie w pkt II.7 załącznika I do tej dyrektywy, akt ten upoważnia państwa członkowskie do tego, by w części I świadectwa rejestracji zamieszczać także informacje inne niż te, które mają znajdować się tam obowiązkowo na mocy tego załącznika I.

24 Zatem zgodnie ze wskazanym pkt II.7 dyrektywa 1999/37 nie stoi na przeszkodzie przepisom krajowym, które zamieszczają w części I świadectwa rejestracji informacje dodatkowe, inne niż te, które muszą znajdować się tam obowiązkowo, z zastrzeżeniem, by przepisy te nie naruszały postanowień traktatu FUE.

25 W konsekwencji należy zbadać, czy art. 34 TFUE i 36 TFUE stoją na przeszkodzie przepisom krajowym, takim jak będące przedmiotem sporu przed sądem krajowym.

W przedmiocie wykładni art. 34 TFUE i 36 TFUE

26 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zakaz środków o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych w przywozie, ustanowiony w art. 34 TFUE, dotyczy wszelkich przepisów państw członkowskich mogących bezpośrednio lub pośrednio, rzeczywiście lub potencjalnie utrudniać handel wewnątrzwspólnotowy (zob. w szczególności wyroki: z dnia 16 listopada 2000 r. w sprawie C-217/99 Komisja przeciwko Belgii, Rec. s. I-10251, pkt 16; z dnia 26 października 2006 r. w sprawie C-65/05 Komisja przeciwko Grecji, Zb.Orz. s. I-10341, pkt 27; z dnia 15 marca 2007 r. w sprawie C-54/05 Komisja przeciwko Finlandii, Zb.Orz. s. I-2473, pkt 30; z dnia 24 kwietnia 2008 r. w sprawie C-286/07 Komisja przeciwko Luksemburgowi, Zb.Orz. s. I-63, pkt 27). Zatem już sama okoliczność zniechęcania importera do dokonywania przywozu omawianych produktów do danego państwa członkowskiego lub wprowadzenia ich tam do obrotu stanowi dla niego przeszkodę w swobodnym przepływie towarów (ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Luksemburgowi, pkt 27).

27 Ponadto za „środki o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych w przywozie" w rozumieniu art. 34 TFUE należy uznać przyjęte przez państwo członkowskie środki, które mają na celu lub których skutkiem jest mniej korzystne traktowanie produktów pochodzących z innych państw członkowskich, oraz przeszkody w swobodnym przepływie towarów wynikające – w braku harmonizacji ustawodawstw krajowych – z zastosowania do towarów pochodzących z innych państw członkowskich, w których są zgodnie z prawem produkowane lub wprowadzane do obrotu, przepisów określających wymogi, które towary te muszą spełniać, nawet jeśli przepisy te są stosowane bez rozróżnienia do wszystkich towarów (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Deutscher Apothekerverband, pkt 67).

28 W sprawie przed sądem krajowym nie ulega kwestii, że nie jest tak, iż ogół państw członkowskich wprowadził obowiązek, by w dowodach rejestracyjnych demonstracyjnych pojazdów samochodowych znalazła się szczegółowa wzmianka o treści „pojazd demonstracyjny". W sytuacji gdy nabywca sprowadzonego z innego państwa członkowskiego demonstracyjnego pojazdu samochodowego – spełniającego wymogi określone przez francuskie przepisy krajowe dotyczące przyznawania premii ekologicznej, to jest wymogi związane z wiekiem oraz ze stanem pojazdu, jak również z wysokością emisji CO2 – nie może mimo to uzyskać omawianej premii ekologicznej z uwagi na brak tej szczegółowej wzmianki w dowodzie rejestracyjnym, należy uznać, że wzmianka taka stanowi przesłankę udzielenia premii ekologicznej, która może zniechęcać pewnych zainteresowanych, zamieszkałych lub mających siedzibę we Francji, do dokonywania przywozu na terytorium tego państwa członkowskiego pojazdów demonstracyjnych uprzednio zarejestrowanych w innych państwach członkowskich (zob. analogicznie wyroki: z dnia 20 września 2007 r. w sprawie C-297/05 Komisja przeciwko Niderlandom, Zb.Orz. s. I-7463, pkt 73; z dnia 5 czerwca 2008 r. w sprawie C-170/07 Komisja przeciwko Polsce, Zb.Orz. s. I-87, pkt 44).

29 W tym względzie należy podnieść, że nawet jeżeli sporne przed sądem krajowym przepisy krajowe ustanawiają w odniesieniu do ogółu demonstracyjnych pojazdów samochodowych, i to niezależnie od ich pochodzenia, wymóg przedstawienia dowodu rejestracyjnego zawierającego wzmiankę „pojazd demonstracyjny" w celu umożliwienia nabywcy pojazdu skorzystania z premii ekologicznej, wymóg taki w odmienny sposób dotyczy pojazdów objętych zakresem tego przepisu – w zależności od tego, czy pochodzą one z państwa członkowskiego, które przewiduje tego typu wzmianki w dowodzie rejestracyjnym, czy też z państwa członkowskiego, które nie przewiduje tego typu wzmianek w dowodzie rejestracyjnym (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Luksemburgowi, pkt 28).

30 Choćby bowiem przepisy państwa członkowskiego, będące przedmiotem sporu przed sądem krajowym, nie miały na celu mniej korzystnego traktowania produktów pochodzących z innych państw członkowskich – co musi zweryfikować sąd krajowy – okoliczność, że wzmianka o treści „pojazd demonstracyjny" musi figurować w dowodzie rejestracyjnym pojazdu demonstracyjnego, aby powstało uprawnienie do premii ekologicznej, może mieć wpływ na zachowanie nabywców, a w konsekwencji może także mieć wpływ na dostęp takich pojazdów do rynku tego państwa członkowskiego (zob. podobnie wyrok z dnia 10 lutego 2009 r. w sprawie C-110/05 Komisja przeciwko Włochom, Zb.Orz. s. I-519, pkt 56).

31 Wymóg tego rodzaju wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu demonstracyjnego pochodzącego z przywozu w celu przyznania nabywcy premii ekologicznej będącej przedmiotem sporu stanowi wobec tego ograniczenie swobody przepływu towarów, którego zakazuje art. 34 TFUE.

32 Jednakże z utrwalonego orzecznictwa wynika, że przepisy krajowe, które stanowią środek o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych, mogą być uzasadnione jednym ze względów interesu ogólnego, wyliczonych w art. 36 TFUE, lub wymogami nadrzędnymi. Zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku krajowy przepis musi być odpowiedni dla zapewnienia realizacji założonego celu i nie może wykraczać poza to, co jest niezbędne do jego osiągnięcia (zob. w szczególności ww. wyroki: w sprawie Komisja przeciwko Niderlandom, pkt 75; w sprawie Komisja przeciwko Polsce, pkt 46; wyrok z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie C-421/09 Humanplasma, Zb.Orz. s. I-12869, pkt 34).

33 Rząd francuski twierdzi, że przepis krajowy będący przedmiotem sporu przed sądem krajowym uzasadniony jest celami w postaci ochrony środowiska oraz zwalczania oszustw. Za pomocą tego przepisu Republika Francuska zmierza w szczególności do tworzenia bodźców skłaniających do nabywania pojazdów samochodowych o niskiej emisji spalin, a ponieważ pojazdy demonstracyjne uważane są za nieużywane lub bardzo mało używane, dlatego też premia ekologiczna może być przyznana także w odniesieniu do nabycia takich pojazdów. Tym niemniej, w odróżnieniu od nowych pojazdów samochodowych, pojazdy demonstracyjne były już przedmiotem pierwszej rejestracji. Z tego względu nabywca takiego pojazdu zobowiązany jest przedstawić dowód rejestracyjny ze wzmianką „pojazd demonstracyjny" w celu udowodnienia, że chodzi nie o pojazd używany, ale o pojazd, który był przeznaczony do celów demonstracyjnych.

34 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem cele ochrony środowiska i zwalczania oszustw mogą uzasadniać krajowe środki mogące utrudniać handel wewnątrzwspólnotowy, o ile środki te są proporcjonalne do zamierzonego celu (zob. w szczególności: wyrok z dnia 10 kwietnia 2008 r. w sprawie C-265/06 Komisja przeciwko Portugalii,

Zb.Orz. s. I-2245, pkt 38; ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Luksemburgowi, pkt 38; a także wyrok z dnia 4 czerwca 2009 r. w sprawie C-142/05 Mickelsson i Roos, Zb.Orz. s. I-4273, pkt 32).

35 O ile wymóg istnienia wzmianki o treści „pojazd demonstracyjny" w dowodzie rejestracyjnym takiego pojazdu pochodzącego z przywozu jest z pewnością czynnikiem ułatwiającym identyfikację pojazdów demonstracyjnych, które mogą wobec tego być objęte premią ekologiczną, i w konsekwencji wymóg ten jest odpowiedni do osiągnięcia celów w postaci ochrony środowiska i zwalczania oszustw, o tyle jednak należy zbadać, czy jest on niezbędny do ich osiągnięcia i czy nie istnieją mniej restrykcyjne środki, którymi można by się posłużyć.

36 W sprawie przed sądem krajowym niezbędny, jak twierdzono, charakter spornego środka nie został wykazany, zważywszy na fakt, iż zarówno w swych uwagach pisemnych, jak i podczas rozprawy rząd francuski przyznał, że premia ekologiczna mogłaby być przyznawana nabywcy demonstracyjnego pojazdu ekologicznego pochodzącego z innego państwa członkowskiego za okazaniem zaświadczenia właściwego dla tej kategorii pojazdów albo za okazaniem wszelkiego innego środka dowodowego, pozwalającego wykazać, że dany pojazd spełnia te same wymogi co określone w odniesieniu do krajowych pojazdów demonstracyjnych.

37 Wobec tego wymaganie, by w dowodzie rejestracyjnym pojazdu demonstracyjnego znajdowała się wzmianka o treści „pojazd demonstracyjny", jest tylko jednym z wielu środków dostępnych właściwym władzom w celu zwalczania oszustw i ochrony środowiska.

38 W konsekwencji omawiany środek należy uznać za nadmiernie restrykcyjny i w związku z tym nieproporcjonalny wobec zamierzonych celów.

39 Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, na zadane pytania należy odpowiedzieć, iż art. 34 TFUE i 36 TFUE stoją na przeszkodzie przepisom prawa państwa członkowskiego, które jako przesłankę przyznania premii ekologicznej przy rejestracji w tym państwie członkowskim demonstracyjnego pojazdu samochodowego pochodzącego z przywozu przewidują konieczność występowania w pierwszym dowodzie rejestracyjnym takiego pojazdu wzmianki o treści „pojazd demonstracyjny".

W przedmiocie kosztów

40 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

Artykuły 34 TFUE i 36 TFUE stoją na przeszkodzie przepisom prawa państwa członkowskiego, które jako przesłankę przyznania świadczenia pod nazwą „bonus écologique – Grenelle de l'environnement" (premia ekologiczna – wielostronny układ na rzecz środowiska) przy rejestracji w tym państwie członkowskim demonstracyjnego pojazdu samochodowego pochodzącego z przywozu przewidują konieczność występowania w pierwszym dowodzie rejestracyjnym takiego pojazdu wzmianki o treści „pojazd demonstracyjny".

Podpisy