

TATU

SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 7. aprila 2011*

V zadevi C-402/09,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Tribunalulul Sibiu (Romunija) z odločbo z dne 18. junija 2009, ki je prispela na Sodišče 16. oktobra 2009, v postopku

Ioan Tatu

proti

Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei,

Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu,

Administrația Finanțelor Publice Sibiu,

* Jezik postopka: romunščina.

Administrația Fondului pentru Mediu,

Ministerul Mediului,

SODIȘȚE (prvi senat),

v sestavi A. Tizzano, predsednik senata, J.-J. Kasel, M. Ilešič (poročevalec), E. Levits in M. Safjan, sodniki,

generalna pravobranilka: E. Sharpston,
sodna tajnica: R. Șereș, administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 28. oktobra 2010,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za I. Tatuja D. Târșia, odvetnik,

- za romunsko vlado A. Popescu in E. Gane, zastopnika, ter V. Angelescu, svetovalec,

- za češko vlado M. Smolek in K. Havlíčková, zastopnika,

- za Evropsko komisijo D. Triantafyllou in L. Bouyon, zastopnika,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 27. januarja 2011

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 90 ES.

- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med I. Tatujem ter Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei (država Romunija, ki jo zastopa ministrstvo za gospodarstvo in finance), Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu (generalni direktorat za javne finance Sibiu), Administrația Finanțelor Publice Sibiu (uprava za javne finance Sibiu), Administrația Fondului pentru Mediu (uprava okoljskega sklada) in Ministerul Mediului (ministrstvo za okolje) glede dajatve, ki jo je moral I. Tatu plačati ob registraciji motornega vozila iz druge države članice.

Pravni okvir

Ureditev Unije

- 3 „Evropski standardi onesnaževanja“ določajo sprejemljive meje izpustov novih motornih vozil, ki so naprodaj v državah članicah Evropske unije. Prvi tak standard (poznani kot Euro 1) je bil uveden z Direktivo Sveta z dne 26. junija 1991 o spremembah Direktive 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (91/441/EGS) (UL L 242, str. 1), ki je začela veljati 1. januarja 1992. Od tedaj so se predpisi na tem področju postopoma zaostrovali zaradi izboljšanja kakovosti zraka v Uniji.

- 4 Standard „Euro 2“ se je začel veljati 1. januarja 1996. Zakonodajalec Skupnosti je nato uvedel nove standarde. Na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, str. 1) trenutno veljavno omejitev postavlja standard „Euro 5“, uporaba standarda „Euro 6“ pa je predvidena za leto 2014.

- 5 Poleg tega Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, str. 1) razlikuje med vozili iz kategorije M, v katero spadajo „motorna vozila z vsaj štirimi kolesi, načrtovana in izdelana za prevoz potnikov“, in vozili

iz kategorije N, v katero spadajo „motorna vozila z vsaj štirimi kolesi, načrtovana in izdelana za prevoz blaga“. Ti kategoriji se dalje delita glede na število sedežev in največjo maso (kategorija M) oziroma le glede na največjo maso (kategorija N).

Nacionalna ureditev

- 6 Izredna uredba vlade št. 50/2008 z dne 21. aprila 2008 o uvedbi okoljske dajatve za onesnaževanje za motorna vozila (Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule) (*Monitorul Oficial al României, Partea I*, št. 327, z dne 25. aprila 2008, v nadaljevanju: OUG št. 50/2008), ki je začela veljati 1. julija 2008, v členu 3 uvaja okoljsko dajatev za onesnaževanje za motorna vozila v kategorijah od M1 do M3 in od N1 do N3.
- 7 V skladu s preambulo OUG št. 50/2008 je ta dajatev del ukrepov „za izboljšanje kakovosti zraka in za spoštovanje omejitev, ki jih na tem področju določa zakonodaja [Unije]“, ter je uvedena tako, da „zagotavlja spoštovanje upoštevnihih pravil [prava Unije], vključno s sodno prakso Sodišča [Evropske unije]“.
- 8 Člen 1 OUG št. 50/2008 določa:

„1. Ta izredna uredba določa pravni okvir za uvedbo okoljske dajatve za onesnaževanje z motornimi vozili (v nadaljevanju: dajatev), pri čemer so prejemki iz tega naslova prejemki okoljskega sklada, upravlja pa jih uprava okoljskega sklada za financiranje programov in projektov za varstvo okolja.

2. Z zneski, prejetimi na podlagi te nujne uredbe, se financirajo programi in projekti za varstvo okolja, kot so:

- (a) program spodbud in prenove nacionalnega avtomobilskega parka;
- (b) nacionalni program izboljšanja kakovosti okolja z ureditvijo krajevnih zelenih površin;
- (c) projekt zamenjave ali dopolnitve klasičnih sistemov ogrevanja s sistemi, ki izkoriščajo sončno, geotermično in vetrno energijo;
- (d) projekti v zvezi s pridobivanjem energije iz obnovljivih virov [...]

[...]“.

- 9 V skladu s členom 4(a) OUG št. 50/2008 obveznost plačila dajatve nastane „ob prvi registraciji motornega vozila v Romuniji“. Člen 5(1) in (2) te uredbe podrobneje določa, da „znesek dajatve izračuna pristojni davčni organ“ in da mora „za izračun dajatve [...] fizična in pravna oseba [...], ki želi registrirati motorno vozilo predložiti dokumente, ki vsebujejo podatke, ki so potrebni za izračun dajatve in so določeni v metodoloških pravilih za izvajanje te izredne uredbe“.

10 Člen 5(3) OUG št. 50/2008 določa, da se „znesek dajatve v levih [...] določa na podlagi menjalnega tečaja, ki se je uporabljal na prvi delovni dan meseca oktobra v prejšnjem letu in je objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*“. Prvi menjalni tečaj, ki se je uporabljal, je bil tako menjalni tečaj, objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* z dne 2. oktobra 2007 (UL C 230, str. 2), v skladu s katerim je bil 1 euro vreden 3,3565 levov.

11 Člen 6 OUG št. 50/2008 določa:

„1. Znesek dajatve se izračuna [...]:

[...]

(b) za motorna vozila kategorije M1 s standardom onesnaževanja Euro 0, Euro 1 ali Euro 2 po formuli:

$$\text{znesek za plačilo} = C \times D \times (100 - E) : 100,$$

v kateri je:

C = delovna prostornina motorja;

D = posebna dajatev na delovno prostornino motorja iz tretjega stolpca priloge 2;

E = odstotna stopnja zmanjšanja dajatve iz drugega stolpca priloge 4;

[...]

3. Fiksna odstotna stopnja zmanjšanja dajatve iz priloge 4 se določi glede na starost, letno povprečje prevoženih kilometrov, splošno stanje in opremo motornega vozila. Ob obračunu dajatve bodo priznana dodatna znižanja fiksne odstotne stopnje glede na odstopanja od povprečnega stanja elementov, na podlagi katerih je bila določena fiksna odstotna stopnja, in sicer pod pogoji, določenimi v metodoloških pravilih za izvajanje te izredne uredbe.

4. Starost zadevnega vozila se izračuna glede na datum njegove prve registracije.

[...]“

¹² Člen 10 OUG št. 50/2008 določa:

„1. Znesku dajatve je mogoče ugovarjati, če oseba, ki ima namen registrirati rabljeno motorno vozilo, predloži dokaz, da se je vrednost vozila zmanjšala bolj, kot to izhaja iz lestvice s pavšalnimi zneski iz priloge 4.

2. Ocena zmanjšanja vrednosti se opravi na osnovi lastnosti, ki se upoštevajo pri določitvi odstotne stopnje zmanjšanja iz člena 6(3).

3. V primeru ugovora se lastnosti rabljenega motornega vozila iz odstavka 2 na predlog zavezanca za plačilo dajatve določijo z izvedenskim mnenjem, ki ga proti plačilu opravi neodvisni izvajalec, romunski register avtomobilov ,po postopku‘ ki je določen v metodoloških pravilih za izvajanje te izredne uredbe.

4. Tarifo za izvedensko mnenje določi neodvisni izvajalec ,romunski register avtomobilov‘ na podlagi opravil, ki jih je treba opraviti pri izdelavi izvedenskega mnenja, in ne sme presegati stroškov teh opravil.

5. Izvedensko mnenje se navede v dokumentu, ki ga pripravi neodvisni izvajalec, romunski register avtomobilov ,ter vsebuje podatke za vsako od lastnosti iz odstavka 2 in odstotno stopnjo zmanjšanja‘ ki iz tega izhaja.

6. Zavezanec za plačilo dajatve dokument, v katerem je navedeno izvedensko mnenje in ga pripravi neodvisni izvajalec ,romunski register avtomobilov‘, predloži pristojnim davčnim organom.

7. Ko pristojni davčni organ prejme dokument iz odstavka 6, znova izračuna znesek dajatve, pri čemer se, če je bil znesek dajatve, ki je bila plačana ob registraciji, drugačen, razlika med tema zneskoma vrne.

8. Oseba, ki ni zadovoljna z izidom postopka z ugovorom, lahko v skladu z zakonom svoje pravice uveljavlja pred pristojnimi sodišči.

[...]"

13 V prilogi 4 k OUG št. 50/2008 je določeno:

Lestvica odstotnih stopenj zmanjšanja dajatve

Starost motornega vozila	Stopnja zmanjšanja (%)
1	2
novo	0
≤ 1 mesec	3
> 1 mesec do vključno 3 mesecev	5
> 3 mesece do vključno 6 mesecev	8
> 6 mesecev do vključno 9 mesecev	10
> 9 mesecev do vključno 1 leta	13
> 1 leto do vključno 2 let	21
> 2 leti do vključno 3 let	28
> 3 leta do vključno 4 let	33
> 4 leta do vključno 5 let	38

> 5 let do vključno 6 let	43
> 6 let do vključno 7 let	49
> 7 let do vključno 8 let	55
> 8 let do vključno 9 let	61
> 9 let do vključno 10 let	66
> 10 let do vključno 11 let	73
> 11 let do vključno 12 let	79
> 12 let do vključno 13 let	84
> 13 let do vključno 14 let	89
> 14 let do vključno 15 let	93
več kot 15 let	95

- 14 Metodološka pravila za izvajanje OUG št. 50/2008 so bila sprejeta 24. junija 2008 (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*, št. 480, z dne 30. junija 2008, v nadaljevanju: metodološka pravila).

- 15 Člen 3(5) in (6) metodoloških pravil določa:

„5. Zavezanci za plačilo dajatve plačajo dajatev v levih z nakazilom ali v gotovini pri davčnem uradu, na območju katerega so registrirani kot davčni zavezanci za davek in dajatve ali kjer so davčni rezidenti, na račun [...], Razpolaganje z okoljsko dajatvijo za onesnaževanje z motornimi vozili“ [...].

6. Zadnji delovni dan v mesecu davčni uradi nakažejo zbrane zneske [...] na račun [...], Razpolaganje s sredstvi okoljskega sklada, ki je na ime uprave okoljskega sklada odprt v sistemu enotnega zakladniškega računa države“

16 Člen 4 metodoloških pravil, ki je v poglavju IV teh pravil in je naslovljen „Izračun dajatve“, v odstavkih 4 in 5 določa:

„4. Elementi, na podlagi katerih so bile določene odstotne stopnje zmanjšanja dajatve, ki jo je treba plačati za ‚standardno‘ motorno vozilo – te odstotne stopnje so navedene v prilogi 4 k [OUG št 50/2008] – so:

(a) starost (razlika med datumom izračuna in datumom prve registracije),

(b) letno povprečje prevoženih kilometrov:

– M1 – 15.000 km

– N1 – 30.000 km

– M2 in N2 – 60.000 km

– M3 in N3 – 100.000 km

(c) povprečno splošno stanje motornega vozila, ki izpolnjuje vse tehnične zahteve veljavne zakonodaje, ki se nanašajo na homologacijo in redne tehnične preglede, ter katerega nadgradnja ne kaže znakov rje in ni poškodovana, ni bilo prebarvano in ima čisto in ohranjeno notranjost ter dobro ohranjene elemente armaturne plošče;

(d) oprema: klimatska naprava, ABS in zračna blazina.

5. Za rabljena motorna vozila, ki se prvič registrirajo v Romuniji, se za izračun dajatve kot datum prve registracije uporabi datum, naveden v ustrezni rubriki tujega prometnega dovoljenja.“

17 Člen 5 metodoloških pravil, ki je v poglavju V teh pravil in je naslovljen „Določitev dejanskega zmanjšanja vrednosti rabljenega motornega vozila“, določa:

„1. Znesek dajatve, ki jo je treba plačati, izračunan v skladu s členom 6 [OUG št. 50/2008], je mogoče prilagoditi, če oseba, ki prosi za registracijo rabljenega motornega vozila, svečano izjavi, da je dejansko letno povprečje prevoženih kilometrov zadevnega vozila večje kot letno povprečje prevoženih kilometrov, ki se šteje za standardno za zadevno kategorijo vozil iz člena 4(4)(b).

2. V primeru iz odstavka 1 se znesek dajatve izračuna tako, da se odstotna stopnja zmanjšanja iz priloge 4 k [OUG št. 50/2008] dodatno zniža v skladu s prilogo 1. [...]

3. Letno povprečje prevoženih kilometrov se izračuna tako, da se število prevoženih kilometrov, razvidno iz stanja števca kilometrov, deli s starostjo vozila [...].

[...]

6. Znesek dajatve [...] je mogoče prilagoditi tudi, če oseba, ki prosi za registracijo rabljenega vozila, z izvedenskim mnenjem neodvisnega izvajalca, romunski register avtomobilov dokaže, da zmanjšanje vrednosti rabljenega vozila presega zmanjšanje, ki je navedeno v lestvici s pavšalnimi zneski iz priloge 4 k [OUG št. 50/2008].

[...]“

18 Priloga 1 k metodološkim pravilom vsebuje to tabelo:

Lestvica odstotnih stopenj dodatnega zmanjšanja na podlagi dejanskega letnega povprečja prevoženih kilometrov motornega vozila

Kategorija vozila	Razlika med dejanskim letnim povprečjem prevoženih kilometrov in standardnim letnim povprečjem prevoženih kilometrov (km)	Stopnja dodatnega zmanjšanja (%)
M1	< 5000	0
	5001–10.000	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

Kategorija vozila	Razlika med dejanskim letnim povprečjem prevoženih kilometrov in standardnim letnim povprečjem prevoženih kilometrov (km)	Stopnja dodatnega zmanjšanja (%)
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
	> 500.001	3,0
M2 in 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 in 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

Spor o glavni stvari in vprašnji za predhodno odločanje

- 19 I. Tatu, romunski državljan, ki prebiva v izvorni državi članici, je julija 2008 v Nemčiji kupil rabljeno motorno vozilo. To vozilo se uvršča v kategorijo M1, ima delovno prostornino motorja 2155 cm³ in glede izpustov izpolnjuje standard onesnaževanja Euro 2. Izdelano je bilo leta 1997 in istega leta registrirano v Nemčiji.
- 20 I. Tatu je želel to vozilo registrirati v Romuniji. Zato je moral na podlagi odločbe Administrația Finanțelor Publice Sibiu z dne 27. oktobra 2008 plačati 7595 levov okoljske dajatve za onesnaževanje, ki je določena z OUG št. 50/2008.

- 21 I. Tatu je pri Tribunalulul Sibiu 17. decembra 2008 vložil tožbo, v kateri je predlagal, naj se toženim strankam naloži, da mu vrnejo navedeni znesek. V podporo tožbi je navedel, da zadevna dajatev ni v skladu s pravom Unije, zlasti ker se plačuje za rabljena vozila, ki so uvožena v Romunijo iz druge države članice in so prvič registrirana v Romuniji, čeprav se za enakovrstna vozila, ki so v Romuniji že registrirana, če se prodajo kot rabljena vozila, ta dajatev ne plačuje. Uvožena rabljena vozila naj bi bila tako bolj obdavčena kot enakovrstna vozila, ki so bila v Romuniji že registrirana, kar naj bi romunske potrošnike usmerjalo k nakupu zadnjih.
- 22 Iz okoliščin spora v postopku v glavni stvari naj bi bil razviden obseg diskriminacije, saj je bilo za zadevno rabljeno motorno vozilo, ki je bilo v Nemčiji kupljeno za 6600 EUR, pri registraciji treba plačati dajatev 7595 levov, kar je več kot 2200 EUR. Plačani znesek dajatve naj bi tako bistveno presegal preostali znesek dajatve, všteti v vrednost enakovrstnega vozila, ki je bilo že registrirano v Romuniji.
- 23 I. Tatu je prav tako navedel, da bi bilo mogoče cilj OUG št. 50/2008, to je varstvo okolja, doseči z ustrežnejšimi ukrepi, na primer z uveljavitvijo okoljske dajatve za onesnaževanje za vsa motorna vozila v prometu, in ne le za tista, ki so bila registrirana po 1. juliju 2008.
- 24 Tribunalulul Sibiu potrjuje, da se dajatev, ki je bila uvedena z OUG št. 50/2008, plačuje le za motorna vozila, ki so bila v Romuniji registrirana od 1. julija 2008, ko je ta uredba začela veljati, ne pa tudi za tista, ki so bila pred tem datumom že v prometu na romunskem ozemlju.

- 25 Poleg tega to sodišče navaja poznejše spremembe OUG št. 50/2008, od katerih so prve, ki so bile uvedene z izredno uredbo vlade št. 208/2008 z dne 4. decembra 2008 o nekaterih ukrepih glede okoljske dajatve za onesnaževanje za motorna vozila (*Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule*) (*Monitorul Oficial al României, Partea I*, št. 825, z dne 8. decembra 2008, v nadaljevanju: OUG št. 208/2008), začele veljati 15. decembra 2008.
- 26 V teh okoliščinah je Tribunalul Sibiu prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„Ali so določbe OUG št. 50/2008, kakor je bila spremenjena, v nasprotju z določbami člena 90 ES? Ali te nacionalne določbe dejansko uvajajo očitno diskriminatoren ukrep?“

Vprašanji za predhodno odločanje

- 27 Najprej je treba spomniti, da čeprav se domneva, da je vsako vprašanje za predhodno odločanje, ki se nanaša na pravo Unije, upoštevno, Sodišču nanj ni treba odgovoriti, če je jasno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora v postopku o glavni stvari (glej v tem smislu zlasti sodbe z dne 5. decembra 2006 v združenih zadevah Cipolla in drugi, C-94/04 in C-202/04, ZOdl., str. I-11421, točka 25; z dne 1. junija 2010 v združenih zadevah Blanco Pérez in Chao Gómez, C-570/07 in C-571/07, ZOdl., str. I-4629, točka 36, in z dne 2. decembra 2010 v zadevi Jakubowska, C-225/09, ZOdl., str. I-12329, točka 28).

- 28 V obravnavani zadevi je iz spisa razvidno, da je nacionalni predpis, ki se uporablja v sporu o glavni stvari, OUG št. 50/2008 v prvotni različici, saj je bilo zadevno motorno vozilo v tem sporu z okoljsko dajatvijo za onesnaževanje obremenjeno 27. oktobra 2008. V skladu z obrazložitvijo iz predložitvene odločbe je namreč OUG št. 50/2008 začel veljati 1. julija 2008, spremembe te uredbe iz OUG št. 208/2008 pa so začele učinkovati šele 15. decembra 2008.
- 29 Da bi se predložitvenemu sodišču dal koristen odgovor, je treba postavljeni vprašanji razumeti tako, da se z njima sprašuje, ali člen 90 ES nasprotuje taki ureditvi dajatve, kakršna je uvedena z OUG št. 50/2008 v prvotni različici.
- 30 Glede na to pojasnilo in glede na namen dajatve, ki je določen v OUG št. 50/2008, je treba šteti, da predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je treba člen 110 PDEU, katerega besedilo je enako besedilu člena 90 ES, razlagati tako, da nasprotuje temu, da država članica uvede okoljsko dajatev za onesnaževanje, ki jo je treba plačati za motorna vozila ob prvi registraciji v tej državi članici.
- 31 I. Tatu na podlagi enakih argumentov kot pred predložitvenim sodiščem – povzeti so v točkah od 21 do 23 te sodbe – trdi, da dajatev, kakršna je zadevna dajatev v postopku v glavni stvari, ni v skladu s členom 110 PDEU. Češka vlada to stališče podpira. Romunska vlada in Komisija zastopata nasprotno stališče.
- 32 Kot je opozorila generalna pravobranilka v točki 20 in naslednjih sklepnih predlogov, dajatev, ki se plačuje državi članici pri registraciji motornih vozil na njenem ozemlju za začetek uporabe, ni niti carinska dajatev niti dajatev z enakim učinkom kot carinska dajatev v smislu členov 28 PDEU in 30 PDEU. Taka dajatev spada med notranje davke in jo je torej treba preizkusiti glede na člen 110 PDEU (glej zlasti sodbi z dne 17. junija

2003 v zadevi *De Danske Bilimportører*, C-383/01, Recueil, str. I-6065, točka 34, in z dne 5. oktobra 2006 v združenih zadevah *Nádasdi in Németh*, C-290/05 in C-333/05, ZOdl., str. I-10115, točke od 38 do 41).

- 33 Poleg tega, ker področje uporabe člena 34 PDEU ne zajema notranjih davkov iz člena 110 PDEU, dajatve, ki se plačuje pri registraciji, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, ni mogoče preizkusiti glede na pravila, ki se nanašajo na količinske omejitve pri uvozu in ukrepe, ki imajo enake učinke kot te omejitve (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo *De Danske Bilimportører*, točka 32, in sodbo z dne 18. januarja 2007 v zadevi *Brzeziński*, C-313/05, ZOdl., str. I-513, točka 50).
- 34 Vendar je namen člena 110 PDEU, da se zagotovi prosti pretok blaga med državami članicami v normalnih pogojih konkurence. Namenjen je odpravi vseh oblik zaščite, ki bi lahko izhajale iz uporabe notranjih diskriminatornih davkov na izdelke, ki izvirajo iz drugih držav članic (glej zlasti sodbo z dne 11. decembra 1990 v zadevi *Komisija proti Dansk*, C-47/88, Recueil, str. I-4509, točka 9; zgoraj navedeno sodbo *Brzeziński*, točka 27, in sodbo z dne 3. junija 2010 v zadevi *Kalinčev*, C-2/09, ZOdl., str. I-4939, točka 37).
- 35 Zato člen 110, prvi odstavek, PDEU državam članicam prepoveduje uvedbo notranjih davkov na izdelke drugih držav članic, ki bi bili višji od davkov, ki so uvedeni za enakovrstne domače izdelke. Namen te določbe Pogodbe je zagotoviti popolno nevtralnost notranjih davkov glede konkurence med izdelki, ki so že na nacionalnem trgu, in uvoženimi izdelki (zgoraj navedena sodba *Komisija proti Dansk*, točki 8 in 9, in sodba z dne 29. aprila 2004 v zadevi *Weigel*, C-387/01, Recueil, str. I-4981, točka 66).

- 36 V zadevi v postopku v glavni stvari ni sporno, da ureditev dajatve, ki jo uvaja OUG št. 50/2008, motornih vozil formalno ne razlikuje glede na njihov izvor, lastnikov teh vozil pa ne glede na njihovo državljanstvo. Zadevno dajatev je namreč treba plačati ne glede na državljanstvo lastnika tega vozila, ne glede na državo, v kateri je bilo to vozilo proizvedeno, in ne glede na to, ali gre za vozilo, ki je bilo kupljeno na nacionalnem trgu, ali za uvoženo vozilo.
- 37 Čeprav pogoji za neposredno diskriminacijo niso izpolnjeni, pa je lahko notranji davek posredno diskriminatoren zaradi svojih učinkov (zgoraj navedena sodba Nádásdi in Németh, točka 47).
- 38 Da bi se ugotovilo, ali dajatev, kakršna je v postopku v glavni stvari, povzroča posredno diskriminacijo med uvoženimi rabljenimi motornimi vozili in enakovrstnimi rabljenimi motornimi vozili, ki so že na nacionalnem ozemlju, je treba glede na vprašanje predložitvenega sodišča in glede na stališča, predložena Sodišču, najprej preizkusiti, ali je ta dajatev nevtralna za konkurenco med uvoženimi rabljenimi vozili in enakovrstnimi rabljenimi vozili, ki so bila prej registrirana na nacionalnem ozemlju in za katere je bila ob tej registraciji plačana dajatev iz OUG št. 50/2008. Potem je treba preizkusiti nevtralnost te dajatve za uvožena rabljena vozila in enakovrstna rabljena vozila, ki so bila na nacionalnem ozemlju registrirana pred začetkom veljavnosti OUG št. 50/2008.

Nevtralnost dajatve za uvožena rabljena vozila in enakovrstna rabljena vozila, ki so bila prej registrirana na nacionalnem ozemlju in za katere je bila ta dajatev plačana ob registraciji

- 39 Iz ustaljene sodne prakse izhaja, da gre za kršitev člena 110 PDEU, če je dajatev, ki se plača za uvoženo rabljeno vozilo, večja od preostalega zneska dajatve, ki je vštet

v vrednost enakovrstnega rabljenega vozila, ki je že bilo registrirano na nacionalnem ozemlju (sodbe z dne 9. marca 1995 v zadevi Nunes Tadeu, C-345/93, Recueil, str. I-479, točka 20; z dne 22. februarja 2001 v zadevi Gomes Valente, C-393/98, Recueil, str. I-1327, točka 23, in z dne 19. septembra 2002 v zadevi Tulliasiamies in Siilin, C-101/00, Recueil, str. I-7487, točka 55).

- 40 V zvezi s tem je Sodišče pojasnilo, da se po plačilu dajatve, ki se plačuje ob registraciji, znesek te dajatve prišteje k vrednosti vozila. Če je tako vozilo, ki je registrirano v zadevni državi članici, nato v tej državi članici prodano kot rabljeno vozilo, bo njegova tržna vrednost, vključno s preostalim zneskom dajatve, ki se plačuje pri registraciji, enaka odstotni stopnji, ki se določi glede na to, koliko svoje prvotne vrednosti je to vozilo izgubilo (zgoraj navedena sodba Nádásdi in Németh, točka 54). Da bi zagotovili nevtralnost dajatve, mora zato vrednost uvoženega rabljenega vozila, ki je določena kot osnova za obdavčitev, odražati vrednost enakovrstnega vozila, ki je že registrirano na nacionalnem ozemlju (zgoraj navedena sodba Weigel, točka 71, in sodba z dne 20. septembra 2007 v zadevi Komisija proti Grčiji, C-74/06, ZOdl., str. I-7585, točka 28).
- 41 Da bi se prišlo do tega rezultata, je treba pri izračunu dajatve upoštevati dejansko zmanjšanje vrednosti uvoženih rabljenih vozil. Pri tem ni nujno opraviti ocene ali zagotoviti strokovnega mnenja za vsako vozilo. Da bi država članica preprečila obremenjenost takega sistema, lahko s fiksnimi lestvicami, ki jih določajo zakoni ali drugi predpisi in so izračunane na podlagi meril, kot so starost, kilometrina, splošno stanje, način pogona, znamka ali model vozila, določi vrednost rabljenih vozil, ki naj bi bila po splošnem pravilu zelo blizu njihovi dejanski vrednosti (zgoraj navedene sodbe Gomes Valente, točka 24; Weigel, točka 73, in Komisija proti Grčiji, točka 29).
- 42 Teh objektivnih meril za oceno zmanjšanja vrednosti motornih vozil Sodišče ni naštelo taksativno (zgoraj navedena sodba Komisija proti Grčiji, točka 37). Zato niti ni nujno, da se uporabijo kumulativno. Vendar uporaba lestvice, ki temelji le na enem

merilu za zmanjšanje vrednosti vozila, kot je starost motornega vozila, ne zagotavlja tega, da lestvica odraža dejansko zmanjšanje vrednosti teh vozil (glej v tem smislu zgoraj navedeni sodbi Gomes Valente, točki 28 in 29, in Komisija proti Grčiji, točke od 38 do 42). Zlasti če se ne upošteva števila prevoženih kilometrov, z nacionalno zakonodajo določena lestvica praviloma ne vodi do razumnega približka dejanske vrednosti uvoženih rabljenih vozil (zgoraj navedena sodba Komisija proti Grčiji, točka 43).

- 43 V postopku v glavni stvari je iz spisa, ki je bil predložen Sodišču, nedvoumno razvidno, da se dajatev določi, prvič, na podlagi meril, ki delno odražajo onesnaževanje, ki ga povzroča vozilo, kot so delovna prostornina motorja vozila in standard Euro, ki ga vozilo izpolnjuje, in drugič, ob upoštevanju zmanjšanja vrednosti tega vozila. To zmanjšanje vrednosti, zaradi katerega se zmanjša znesek, ki je določen na podlagi okoljskih meril, ni določen le ob upoštevanju starosti vozila (znak E v formulah iz člena 6(1) OUG št. 50/2008), temveč tudi, kot izhaja iz člena 6(3) OUG št. 50/2008 ter členov 4 in 5 metodoloških pravil, dejanskega letnega povprečja prevoženih kilometrov, če je zavezanec za plačilo dajatve predložil izjavo, v kateri je navedel to povprečje prevoženih kilometrov. Poleg tega, če zavezanec za plačilo dajatve meni, da starost in dejansko letno povprečje prevoženih kilometrov ne odražata pravilno ali ne odražata dovolj dejanskega zmanjšanja vrednosti vozila, lahko na podlagi člena 10 OUG št. 50/2008 predlaga, naj se dejansko zmanjšanje vrednosti določi z izvedenskim mnenjem, pri čemer stroški izdelave tega mnenja, ki jih nosi zavezanec za plačilo dajatve, ne smejo presegati stroškov opravil, potrebnih za izdelavo izvedenskega mnenja.

- 44 S tem, da se na podlagi izvedenskega mnenja, ki ga po razumni ceni pripravi pristojni organ na področju registracije motornih vozil, pri izračunu dajatve upoštevajo starost vozila in njegovo dejansko letno povprečje prevoženih kilometrov ter poleg teh meril fakultativno tudi splošno stanje tega vozila in njegove opreme, zakonodaja, kakršna

je zadevna zakonodaja v postopku v glavni stvari, zagotavlja, da se dajatev zmanjša na podlagi razumne ocene dejanske vrednosti vozila.

- ⁴⁵ To ugotovitev potrjuje okoliščina, da je bilo v lestvici s pavšalnimi zneski iz priloge 4 k OUG št. 50/2008 ustrezno upoštevano dejstvo, da je letno zmanjšanje vrednosti motornih vozil navadno večje od 5 % in da zmanjševanje ni enakomerno, zlasti ne v prvih letih, ko je bistveno večje kot pozneje (glej zgoraj navedeno sodbo Komisija proti Grčiji, točka 30 in navedena sodna praksa).
- ⁴⁶ Poleg tega je romunska vlada pravilno ocenila, da je mogoče merila za zmanjšanje vrednosti na podlagi splošnega stanja vozila in njegove opreme pravilno upoštevati le na podlagi individualnega izvedenskega pregleda tega vozila ter da je treba zaradi preprečevanja prepogoste uporabe izvedenskih mnenj in s tem povezanega administrativnega in finančnega obremenjevanja uvedenega sistema, od zavezanca za plačilo dajatve zahtevati, da nosi stroške izdelave izvedenskega mnenja.
- ⁴⁷ Iz zgoraj navedenih razlogov je razvidno, da sistem, kakršnega uvaja OUG št. 50/2008, ki pri izračunu dajatve, ki se plačuje pri registraciji, zmanjšanje vrednosti motornega vozila upošteva na podlagi lestvice s pavšalnimi zneski, ki je podrobna in statistično utemeljena ter temelji na merilih starosti in dejanskega letnega povprečja prevoženih kilometrov, ki jima je mogoče na predlog zavezanca za plačilo dajatve na njegove stroške dodati izdelavo izvedenskega mnenja o splošnem stanju tega vozila in njegove opreme, zagotavlja, da ta dajatev, ko se plača za uvožena rabljena vozila, ne presega preostalega zneska te dajatve, ki je vštet v vrednost enakovrstnih rabljenih vozil, ki so bila prej registrirana na nacionalnem ozemlju in je bila ob tej registraciji zanje plačana dajatev iz OUG št. 50/2008.

Nevtralnost dajatve za uvožena rabljena vozila in enakovrstna rabljena vozila, ki so bila na nacionalnem ozemlju registrirana pred uvedbo te dajatve

- 48 I. Tatu navaja, da je treba zato, da se rabljeno vozilo, ki je bilo kupljeno v drugi državi članici, lahko uporablja v Romuniji, plačati okoljsko dajatev za onesnaževanje, kar v njegovem primeru pomeni dajatev v znesku 7595 levov za vozilo z delovno prostornino motorja 2155 cm³, ki izpolnjuje standard Euro 2 in je bilo izdelano leta 1997, medtem ko je nakup vozila, ki je bilo v Romuniji registrirano pred začetkom veljavnosti OUG št. 50/2008 in je enako staro ter ima enake tehnične lastnosti kot omenjeno uvoženo vozilo, na romunskem trgu rabljenih vozil načeloma bistveno bolj finančno zanimiv, saj za to vozilo, ki je bilo kupljeno na romunskem trgu, ni treba plačati nobene dajatve – oziroma v vrednost tega vozila ni všteta – ki bi bila podobna dajatvi, katere plačilo nalaga OUG št. 50/2008.
- 49 Romunska vlada trdi, da člen 110 PDEU ne posega v davčno avtonomijo držav članic in da je privlačnost romunskega trga rabljenih vozil v primerjavi s trgov uvoženih rabljenih vozil, ki jo opisuje I. Tatu, posledica tega, da se OUG št. 50/2008 ne uporablja za vozila, ki so bila v Romuniji registrirana, preden je ta uredba začela veljati. V zvezi s tem se sklicuje na točko 49 zgoraj navedene sodbe Nádasdi in Németh, v kateri naj bi Sodišče v bistvu presodilo, da se za dokazovanje diskriminatornega učinka neke dajatve ni mogoče uspešno sklicevati na člen 110 PDEU le na podlagi argumenta, da se ta dajatev plačuje za vozila, ki so bila registrirana po začetku veljavnosti zakona, ki to dajatev uvaja, ne pa za vozila, ki so bila registrirana pred tem začetkom veljavnosti.
- 50 V zvezi s tem je treba najprej spomniti, kot je Sodišče navedlo v točki 49 zgoraj navedene sodbe Nádasdi in Németh, da namen člena 110 PDEU ni ovirati države članice pri sprejetju novih davkov ali spremembi davčne stopnje oziroma davčne osnove obstoječih davkov.

- 51 Poleg tega je očitno, da država članica, ko uvede nov davčni zakon, določi, da se uporablja od določenega datuma. Zato je lahko dajatev, ki se uporablja po začetku veljavnosti tega zakona, drugačna kot prej veljavna davčna stopnja. Kot je Sodišče ugotovilo v točki 49 omenjene sodbe *Nádasdi in Németh*, na katero se sklicuje romunska vlada, samo ta okoliščina ne more učinkovati kot diskriminacija med prejšnjimi položaji in položaji po začetku veljavnosti tega novega pravila.
- 52 Toda iz omenjene sodbe *Nádasdi in Németh* nikakor ne izhaja, da je pristojnost držav članic pri uvajanju novih davkov neomejena. Prav nasprotno, iz ustaljene sodne prakse je razvidno, da je treba prepoved iz člena 110 PDEU uporabiti vsakič, ko bi lahko davek odvrčal od uvoza izdelkov, ki izvirajo iz drugih držav članic, v korist nacionalnih izdelkov (glej v tem smislu sodbe z dne 3. marca 1988 v zadevi *Bergandi*, 252/86, Recueil, str. 1343, točka 25; z dne 7. decembra 1995 v zadevi *Ayuntamiento de Ceuta*, C-45/94, Recueil, str. I-4385, točka 29, in z dne 8. novembra 2007 v zadevi *Stadtgemeinde Frohnleiten in Gemeindebetriebe Frohnleiten*, C-221/06, ZOdl., str. I-9643, točka 40).
- 53 Členu 110 PDEU bi bila namreč odvzeta smisel in cilj, če bi lahko države članice uvedle nove dajatve, katerih cilj ali posledica je odvrčanje od prodaje uvoženih izdelkov v korist enakovrstnih izdelkov, ki so razpoložljivi na nacionalnem trgu in so bili na ta trg vneseni pred začetkom veljavnosti teh dajatev. Tak položaj bi državam članicam omogočil, da bi z uvedbo notranjih davkov, ki bi bili urejeni tako, da bi imeli zgoraj opisani učinek, obšle prepovedi iz členov 28 PDEU, 30 PDEU in 34 PDEU.
- 54 Iz tega, da področje dajatev, ki se plačujejo za motorna vozila, ni usklajeno, izhaja, da lahko vsaka država članica davčne ukrepe določi po lastni presoji. Ti ukrepi, pa tudi ukrepi, ki so sprejeti za njihovo izvajanje, vseeno ne smejo učinkovati tako, kot je opisano v prejšnji točki (glej v tem smislu sodbe z dne 21. marca 2002 v zadevi *Cura*

Anlagen, C-451/99, Recueil, str. I-3193, točka 40; z dne 15. septembra 2005 v zadevi Komisija proti Dansk, C-464/02, ZOdl., str. I-7929, točka 74, in z dne 1. junija 2006 v zadevi De Danske Bilimportører, C-98/05, ZOdl., str. I-4945, točka 28).

- 55 Glede tega je treba spomniti, da so motorna vozila, ki so na trgu v neki državi članici, njeni „domači izdelki“ v smislu člena 110 PDEU. Če so ti izdelki dani v prodajo na trgu rabljenih vozil v tej državi članici, jih je treba šteti za „enakovrstne izdelke“ kot uvožena rabljena vozila istega tipa z enakimi lastnostmi, ki so enako ohranjena. Rabljena vozila, ki so kupljena na trgu te države članice, in tista, ki so z namenom uvoza in uporabe v tej državi članici kupljena v drugih državah članicah, so namreč konkurenčni izdelki (glej zlasti zgoraj navedeni sodbi Komisija proti Dansk, točka 17, in Kalinčev, točki 32 in 40).
- 56 Iz načel, ki so navedena zgoraj, izhaja, da člen 110 PDEU države članice zavezuje, da izberejo in uredijo dajatve za motorna vozila na tak način, da te dajatve ne učinkujejo tako, da bi nacionalnim rabljenim vozilom dajale prednost pri prodaji in tako odvrčale od uvoza enakovrstnih rabljenih vozil.
- 57 V zadevi v postopku v glavni stvari je romunska vlada kljub nespornim statističnim podatkom, ki kažejo na bistveno zmanjšanje števila registracij uvoženih vozil od začetka veljavnosti OUG št. 50/2008, v postopku pred Sodiščem poudarila, da je glavni cilj te ureditve varstvo okolja.

- 58 Vendar je iz spisa, ki je bil predložen Sodišču, nedvoumno razvidno, da ta ureditev učinkuje tako, da so uvožena rabljena vozila, ki so starejša in bolj obrabljena, kljub uporabi večjega zmanjšanja dajatve, s katerim se upošteva zmanjšanje njihove vrednosti, obremenjena z dajatvijo, ki se lahko približa 30% njihove tržne vrednosti, medtem ko enakovrstna vozila, ki se prodajajo na nacionalnem trgu rabljenih vozil, niso obremenjena z nobenim takim davčnim bremenom. Ni mogoče oporekati temu, da v teh okoliščinah OUG št. 50/2008 učinkuje tako, da odvrta od uvoza in uporabe rabljenih vozil, ki so bila kupljena v drugih državah članicah, v Romuniji.
- 59 V zvezi s tem je glede na načela, na katera je opozorjeno v točkah od 50 do 53 te sodbe, treba pojasniti, da čeprav države članice na davčnem področju ohranjajo široke pristojnosti, ki jim omogočajo sprejetje zelo raznolikih ukrepov, pa morajo ti ukrepi upoštevati prepoved iz člena 110 PDEU.
- 60 Poleg tega je treba ugotoviti, kot pravilno navaja I. Tatu, da bi bil cilj varstva okolja, na katerega se sklicuje romunska vlada, namreč, prvič, da se z odvračalno dajatvijo v Romuniji prepreči uporaba vozil, ki še posebej onesnažujejo okolje, kot so vozila, ki izpolnjujejo standarda Euro 1 in 2 in imajo veliko delovno prostornino motorja, in drugič, da se dohodki, ki jih prinaša ta dajatev, uporabijo za financiranje okoljskih projektov, lahko popolneje in dosledneje izpolnjen, če bi z okoljsko dajatvijo za onesnaževanje obremenili vsa vozila teh tipov, ki se uporabljajo v Romuniji. Tako obdavčenje, ki bi ga bilo povsem izvedljivo izvesti v okviru vsakoletnega plačila dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu, nacionalnemu trgu rabljenih vozil ne bi dajalo prednosti na škodo uporabe uvoženih rabljenih vozil in bi bilo poleg tega v skladu z načelom, da plača povzročitelj obremenitve.
- 61 Glede na zgoraj navedeno je treba na zastavljeni vprašanji odgovoriti, da je treba člen 110 PDEU razlagati tako, da nasprotuje temu, da država članica uvede okoljsko

dajatev za onesnaževanje, ki jo je treba plačati za motorna vozila ob prvi registraciji v tej državi članici, če ta davčni ukrep učinkuje tako, da v tej državi članici odvrta od uporabe rabljenih vozil, ki so bila kupljena v drugih državah članicah, ne da bi hkrati odvrta od nakupa rabljenih vozil, ki so enako stara in enako obrabljena, na nacionalnem trgu.

Stroški

- ⁶² Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (prvi senat) razsodilo:

Člen 110 PDEU je treba razlagati tako, da nasprotuje temu, da država članica uvede okoljsko dajatev za onesnaževanje, ki jo je treba plačati za motorna vozila ob prvi registraciji v tej državi članici, če ta davčni ukrep učinkuje tako, da v tej državi članici odvrta od uporabe rabljenih vozil, ki so bila kupljena v drugih državah članicah, ne da bi hkrati odvrta od nakupa rabljenih vozil, ki so enako stara in enako obrabljena, na nacionalnem trgu.

Podpisi