

TATU

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2011. április 7.*

A C-402/09. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunalul Sibiu (Románia) a Bírósághoz 2009. október 16-án érkezett, 2009. június 18-i határozatával terjesztett elő az előtte

Ioan Tatu

és

a Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei,

a Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu,

az Administrația Finanțelor Publice Sibiu,

* Az eljárás nyelve: román.

az **Administrația Fondului pentru Mediu,**

a **Ministerul Mediului**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano tanácselnök, J.-J. Kasel, M. Ilešič (előadó), E. Levits és M. Safjan bírák,

főtanácsnok: E. Sharpston,
hivatalvezető: R. Șereș tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2010. október 28-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- J. Tatu képviseletében D. Târșia ügyvéd,

- a román kormány képviseletében A. Popescu és E. Gane, meghatalmazotti minőségben, valamint V. Angelescu, tanácsadói minőségben,

- a cseh kormány képviselőjében M. Smolek és K. Havlíčková, meghatalmazotti minőségben,

- az Európai Bizottság képviselőjében D. Triantafyllou és L. Bouyon, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2011. január 27-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatali kérelem tárgya az EK 90. cikk értelmezése.

- 2 A jelen kérelmet az I. Tatu, valamint a Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei (a gazdasági és pénzügyminisztérium által képviselt román állam), a Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu (nagyszabeni költségvetési főigazgatóság), az Administrația Finanțelor Publice Sibiu (nagyszabeni költségvetési hivatal), az Administrația Fondului pentru Mediu (környezetvédelmi alapok hivatala) és a Ministerul Mediului (környezetvédelmi minisztérium) között olyan adó tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, amelyet I. Tatunak valamely másik tagállamból származó gépjármű nyilvántartásba vételekor kellett lerónia.

Jogi háttér

Az uniós szabályozás

- 3 Az „európai kibocsátási normák” az Európai Unió tagállamaiban értékesített új gépjárművek kipufogógáz-kibocsátásának elfogadható határértékeit tükrözik. Az első ilyen normát (közismert nevén: Euro 1) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról szóló, 1991. június 26-i 91/441/EGK tanácsi irányelv (HL 1991., L 242., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 10. kötet 329. o.) vezette be, amely 1992. január 1-jén lépett hatályba. Azóta az Unióban a levegő minőségének javítása érdekében az e tárgyban meglévő szabályokat fokozatosan szigorították.
- 4 Az „Euro 2” normát 1996. január 1-jei hatállyal hozták létre. A közösségi jogalkotó ezután új normákat vezetett be. A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 171., 1. o.) értelmében a jelenleg hatályban lévő határérték az „Euro 5” normáé, az „Euro 6” norma hatálybalépését pedig 2014-re írták elő.
- 5 Egyébiránt a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL L 263., 1. o.) különbséget tesz a „legalább négy kerékkel rendelkező, személyszállításra” tervezett gépjárműveket magukban foglaló M kategóriájú járművek és az N kategóriájúak között, amely utóbbiak közé a „legalább négy kerékkel rendelkező árufuvarozásra”

tervezett gépjárművek tartoznak. Ezeket a kategóriákat az ülések száma és a megengedett össztömeg (M kategória), illetve csak a megengedett össztömeg (N kategória) alapján tovább bontották.

A nemzeti szabályozás

- 6 A 2008. július 1-jén hatályba lépett, a gépjárművek környezetszennyezési adójának létrehozásáról szóló, 2008. április 21-i 50/2008. sz. sürgősségi kormányrendelet (Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule; a *Monitorul Oficial al României, Partea I*, 2008. április 25-i 327. száma; a továbbiakban: 50/2008. sz. OUG) 3. cikke környezetszennyezési adót vezet be az M1–M3 és N1–N3 kategóriába tartozó járművekre.
- 7 Az 50/2008. sz. OUG preambuluma értelmében ez az adó „a levegő minőségének javítására, valamint az e területre vonatkozó [uniós] szabályozás határértékeinek betartására” irányuló intézkedések részét képezi, és azt oly módon vezetik be, hogy „biztosítsa az alkalmazandó [uniós] jogszabályok – köztük [az Európai Unió] Bírósága ítélkezési gyakorlatának – tiszteletben tartását”.
- 8 Az 50/2008. sz. OUG 1. cikke ekként rendelkezik:

„(1) A jelen sürgősségi rendelet meghatározza a gépjárművek környezetszennyezési adója (a továbbiakban: adó) bevezetésének jogi keretét, amely adóból származó bevételek a környezetvédelmi alapok költségvetése bevételeinek minősülnek, és azokat a környezetvédelmi alapok hivatala a környezetvédelmi programok és projektek finanszírozásának céljából kezeli.

(2) A jelen sürgősségi rendeletnek megfelelően beszedett összegekkel a következő környezetvédelmi programokat és projekteket finanszírozzák:

- a) a nemzeti gépjárműállomány megújítására irányuló támogatási program;
- b) a környezet minőségének helyi zöldterületek kialakítása általi javításának nemzeti programja;
- c) a hagyományos fűtésrendszerek nap-, geotermikus vagy szélenergiát hasznosító rendszerekkel történő cseréjére vagy kiegészítésére irányuló projektek;
- d) a megújuló energiaforrásokból [...] származó energia termelésére vonatkozó projektek;

[...].”

- 9 Az 50/2008. sz. OUG 4. cikkének a) pontja értelmében az adófizetési kötelezettség „valamely gépjármű Romániában történő első nyilvántartásba vételének alkalmával” keletkezik. E rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése pontosítja, hogy „[a]z adó összegét az illetékes adóhatóság számítja ki”, valamint hogy „[a]z adó összegének megállapítása céljából a gépjárműt nyilvántartásba venni kívánó [...] természetes vagy jogi személy benyújtja az adó összegének kiszámításával kapcsolatos, a jelen sürgősségi rendelet módszertani végrehajtási szabályaiban előírt tényezőket tartalmazó dokumentumokat”.

- 10 Az 50/2008. sz. OUG 5. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy „[a]z adó lejben kifejezett összegét az előző év októberének első munkanapján meghatározott és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétett átváltási árfolyam alapján határozzák meg”. Ily módon az alkalmazandó első átváltási árfolyam az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* 2007. október 2-i számában (HL C 230., 2. o.) közzétett átváltási árfolyam volt, amely szerint 1 euró 3,3565 lejnek felelt meg.
- 11 Az 50/2008. sz. OUG 6. cikke ekként rendelkezik:

„(1) Az adó összegét az [...] az alábbiak szerint kell kiszámítani:

[...]

- b) M1 kategóriájú, Euro 0, Euro 1 vagy Euro 2-es károsanyag-kibocsátási normába sorolt gépjárművek esetében az alábbi képletnek megfelelően:

$$\text{Fizetendő összeg} = C \times D \times (100 - E) : 100,$$

ahol:

C = hengerűrtartalom (hengerkapacitás)

D = a 2. melléklet 3. oszlopa szerinti hengerűrtartalom szerinti különadó;

E = a 4. melléklet 2. oszlopa szerinti adócsökkentési hányados;

[...].

(3) A 4. melléklet szerinti állandó adócsökkentési hányadost a gépjármű életkora, átlagos éves futásteljesítménye, műszaki állapota és felszereltsége függvényében kell meghatározni. Az adó kiszámítása során a jelen sürgősségi rendelet módszertani végrehajtási szabályaiban előírt feltételek mellett megengedett az adó további csökkentése az állandó hányados meghatározásának alapjául szolgáló szokásos tényezőktől való eltérések függvényében.

(4) A használt gépjármű életkorát első nyilvántartásba vétele időpontjának függvényében kell számítani.

[...]”

¹² Az 50/2008. sz. OUG 10. cikke értelmében:

„(1) Az adó címén kifizetett összeg csak abban az esetben kifogásolható, ha a használt gépjárművet nyilvántartásba vetető személy bizonyítani tudja, hogy járművének értéke a 4. mellékletben előírt átalányskálában feltüntetettnél nagyobb mértékben csökkent.

(2) Az értékcsökkenés szintjét a 6. cikk (3) bekezdése szerinti adócsökkentési hányados meghatározásakor figyelembe vett tényezők alapján értékelik.

(3) Kifogásolás esetén – az adóalany kérésére – a használt gépjármű (2) bekezdésben előírt jellemzőit a jelen sürgősségi rendelet módszertani végrehajtási szabályaiban előírt eljárás alapján a »román gépjármű-nyilvántartás« önálló társaság által díj ellenében elvégzett műszaki vizsgálattal határozzák meg.

(4) A műszaki vizsgálat elvégzésének díját a »román gépjármű-nyilvántartás« önálló társaság a vizsgálattal kapcsolatos műveletek alapján határozza meg, és az nem haladhatja meg az említett műveletek költségét.

(5) A műszaki vizsgálat eredményét a »román gépjármű-nyilvántartás« önálló társaság által kiállított dokumentumban közlik, amely a (2) bekezdésben előírt egyes tényezőknek megfelelő adatokat és az azokból eredő adócsökkentési hányadost tartalmazza.

(6) A műszaki vizsgálat eredményére vonatkozó, a »román gépjármű-nyilvántartás« önálló társaság által kiállított dokumentumot az adóalany benyújtja az illetékes adóhatóságoknak.

(7) A (6) bekezdés szerinti dokumentum kézhezvételekor az illetékes adóhatóság ismételten kiszámítja az adó címén kifizetendő összeget, ami a nyilvántartásba vételkor kifizetett adóhoz képest meglévő különbözet visszatérítését eredményezheti.

(8) A kifogásra adott válasszal elégedetlen személy – a törvénynek megfelelően – az illetékes bírósághoz fordulhat.

[...]”

13 Az 50/2008. sz. OUG 4. mellékletének szövege a következő:

Az adócsökkentési hányadosra vonatkozó táblázat

Jármű életkora	Adócsökkentési hányados (%)
1	2
Új	0
≤ 1 hónap	3
> 1 hónap – 3 hónap	5
> 3 hónap – 6 hónap	8
> 6 hónap – 9 hónap	10
> 9 hónap – 1 év	13
> 1 év – 2 év	21
> 2 év – 3 év	28
> 3 év – 4 év	33
> 4 év – 5 év	38

> 5 év – 6 év	43
> 6 év – 7 év	49
> 7 év – 8 év	55
> 8 év – 9 év	61
> 9 év – 10 év	66
> 10 év – 11 év	73
> 11 év – 12 év	79
> 12 év – 13 év	84
> 13 év – 14 év	89
> 14 év – 15 év	93
15 évnél régebbi	95

- 14 Az 50/2008. sz. OUG módszertani végrehajtási szabályait 2008. június 24-én fogadták el (Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, a *Monitorul Oficial al României, Partea I*, 2008. június 30-i 480. száma, a továbbiakban: módszertani szabályok).
- 15 A módszertani szabályok 3. cikkének (5) és (6) bekezdése ekként rendelkezik:

„(5) Az adót az adóalanyok [...] »a gépjárművek környezetszennyezésére vonatkozó rendelkezésre állási adók« [...] elnevezésű számlára lejben, átutalással vagy készpénzben fizetik meg az az államkincstárnak az adóalanyként történő nyilvántartásba vétel helye illetve az adóilletőség helye szerinti adóhivatalában [...].

(6) A hónap utolsó munkanapján az államkincstári hivatalok a beszedett összegeket átutalják a környezetvédelmi alapok hivatala nevére az államkincstárnál megnyitott [...] »rendelkezésre állási környezetvédelmi alapok« elnevezésű számlára [...].”

- 16 A módszertani szabályok „Az adó összegének kiszámítása” címet viselő, e módszertani szabályok IV. fejezetében szereplő 4. cikkének (4) és (5) bekezdése a következőket mondja ki:

„(4) Valamely »szabványosnak« tekintett gépjármű után járó adó összegének az [50/2008. sz. OUG] 4. mellékletében előírt adócsökkentési hányados meghatározásának alapjául szolgáló tényezők a következők:

a) a járműnek – az adó kiszámításának időpontja és az első nyilvántartásba vétel időpontja közötti különbségből álló – életkora,

b) az átlagos éves futásteljesítmény:

– M1 – 15 000 km

– N1 – 30 000 km

– M2 és N2 – 60 000 km

– M3 és N3 – 100 000 km

- c) a jóváhagyáskor és az időszakos műszaki vizsgálat során a hatályos jogszabályokkal összhangban valamennyi műszaki feltételnek megfelelő gépjármű tekintetében specifikus, általános szabványos állapot, és amely gépjármű karosszériája nem mutatja korrózió és a rongálódás jeleit, amelyet nem fényeztek újra, amelynek berendezése tiszta és nem rongálódott, valamint amelynek műszerfala jó állapotban vannak;
- d) a felszereltség: légkondicionáló, ABS és légzsák.

(5) A Romániában első alkalommal nyilvántartásba vett használt gépjárművek esetében az első nyilvántartásba vételnek az adó összegének kiszámítása során alkalmazott időpontja a külföldi nyilvántartásba vételre vonatkozó dokumentum megfelelő rovatában szereplő időpont.”

- 17 A módszertani szabályok „A használt gépjármű tényleges értékcsökkenésének meghatározása” címet viselő, e módszertani szabályok V. fejezetében szereplő 5. cikke a következőt mondja ki:

„(1) A kifizetendő adónak [az 50/2008. sz. OUG] 6. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően kiszámított összege kiigazítható, amennyiben a használt gépjármű nyilvántartásba vételét kérő személy felelőssége tudatában kijelenti, hogy a szóban forgó jármű tényleges átlagos éves futásteljesítménye meghaladja a járművek érintett kategóriáját illetően szokásosnak tekintett, a 4. cikk (4) bekezdésének a) pontjában előírt átlagos éves futásteljesítményét.

(2) Az (1) bekezdésben említett esetben az adó összegét [az 50/2008. sz. OUG] 4. mellékletében előírt hányadosból eredő, az 1. mellékletben előírt kiegészítő csökkentéssel növelt adócsökkentési hányados alapján számítják ki. [...]

(3) Az átlagos éves futásteljesítményt a jármű kilométer-számlálóján szereplő futásteljesítménynek a jármű életkorával történő elosztásával számítják ki [...].

[...]

(6) Az adó címén kifizetendő összeg [...] akkor is kiigazítható, ha a valamely használt jármű nyilvántartásba vételét kérő személy az önálló társaság »román gépjármű-nyilvántartás« által elvégzett műszaki vizsgálat alapján bizonyítja, hogy a használt jármű értékcsökkenése meghaladja [az 50/2008. sz. OUG] 4. mellékletében előírt átalányszálában szereplő értékcsökkenést.

[...]”

18 A módszertani szabályok 1. melléklete a következő táblázatot tartalmazza:

A kiegészítő csökkentési hányadosok skálája a gépjármű tényleges átlagos éves futásteljesítménye alapján

Járműkategória	A tényleges átlagos éves futásteljesítmény és a szabványos átlagos éves futásteljesítmény közötti különbség (km)	Kiegészítő adócsökkentési hányados (%)
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

Járműkategória	A tényleges átlagos éves futásteljesítmény és a szabványos átlagos éves futásteljesítmény közötti különbség (km)	Kiegészítő adócsökkentési hányados (%)
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
	>50 000	3,0
M2 és 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
	>75 000	3,0
M3 és 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
	>200 000	3,0

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 19 2008 júliusában a román állampolgársággal rendelkező és származási tagállamában lakó I. Tatu használt gépjárművet vásárolt Németországban. Ez a jármű az M1 kategóriába sorolt járművek közé tartozik, hengerkapacitása 2155 cm³, és – kibocsátásai tekintetében – megfelel az Euro 2 károsanyag-kibocsátási normának. A járművet 1997-ben gyártották, és Németországban ugyanazon évben vették nyilvántartásba.
- 20 I. Tatu az említett járművet Romániában kívánta nyilvántartásba vetetni. E célból – az Administrația Finanțelor Publice Sibiu által 2008. október 27-én meghozott határozatnak megfelelően – 7595 lej összeget kellett megfizetnie az 50/2008. sz. OUG-ban előírt környezetszennyezési adó címén.

- 21 A Tribunalul Sibiuhoz 2008. december 17-én benyújtott, eljárást megindító iratában I. Tatu azt kérte, hogy a bíróság kötelezze az alpereseket az említett összeg részére történő visszatérítésére. Keresetének alátámasztására azzal érvel, hogy a szóban forgó adó többek között amiatt összeegyeztethetetlen az uniós joggal, hogy azt a valamely másik tagállamból behozott és Romániában első alkalommal nyilvántartásba vett használt járművek után kell fizetni, holott a Romániában már nyilvántartásba vett hasonló járművek után nem kell adót megfizetni használt járművekként történő újbóli értékesítésükkor. A behozott használt járműveket ily módon súlyosabban adóztatják, mint a Romániában már nyilvántartásba vett hasonló járműveket, ami a román fogyasztókat ez utóbbiak megvásárlásának irányába tereli.
- 22 A hátrányos megkülönböztetés jelentőségét az alapügyben szereplő jogvita körülményei ábrázolják, hiszen a szóban forgó használt gépjárművet Németországban 6600 euró vételárért vásárolták, Romániában pedig 7595 lej – azaz 2200 eurót meghaladó – összegű nyilvántartásba vételi adót vetettek ki rá. Ily módon a felszámított adó összege jelentősen meghaladja a Romániában már nyilvántartásba vett hasonló járművek értékébe beépített maradványadó összegét.
- 23 I. Tatu továbbá azzal érvel, hogy az 50/2008. sz. OUG célkitűzését – azaz a környezetvédelmet – a forgalomba helyezett valamennyi gépjármű – és nem csak a 2008. július 1-je után nyilvántartásba vett gépjármű – után fizetendő környezetszennyezési adó bevezetéséhez hasonló, megfelelőbb intézkedésekkel el lehetett volna érni.
- 24 A Tribunalul Sibiu megerősíti, hogy az 50/2008. sz. OUG-gal bevezetett adót csak a 2008. július 1-je – az említett rendelet hatálybalépésének időpontja – után Romániában első alkalommal nyilvántartásba vett gépjárművek után kell fizetni, a román területen ezen időpontot megelőzően már forgalomban lévő gépjárművek után azonban nem.

- 25 A Tribunalul Sibiu mindazonáltal ismerteti az 50/2008. sz. OUG későbbi módosításait, amelyek közül a gépjárműveket terhelő környezetszennyezési adóra vonatkozó bizonyos intézkedések meghatározásáról szóló, 2008. december 4-i 208/2008. sz. sürgősségi kormányrendelettel (ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, a *Monitorul Oficial al României, Partea I*, 2008. december 8-i 825. száma, a továbbiakban: 208/2008. sz. OUG) bevezetett első módosítások 2008. december 15-én léptek hatályba.
- 26 E körülményekre figyelemmel a Tribunalul Sibiu az eljárás felfüggesztése mellett döntött, és a következő kérdést terjesztette előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé:

„Az EK 90. cikk rendelkezéseivel ellentétesek-e a későbbiekben módosított 50/2008. sz. OUG rendelkezései? E nemzeti rendelkezések nyilvánvalóan hátrányosan megkülönböztető intézkedést jelentenek-e?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 27 Először is emlékeztetni kell arra, hogy bár az uniós jog értelmezésére vonatkozóan előterjesztett kérdések releváns voltát vélelmezni kell, a Bíróság nem tud válaszolni, ha az uniós jog kért értelmezése nyilvánvalóan semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával (lásd ebben az értelemben többek között a C-94/04. és a C-202/04. sz., Cipolla és társai egyesített ügyekben 2006. december 5-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-11421. o.] 25. pontját; a C-570/07. és a C-571/07. sz., Blanco Pérez és Chao Gómez egyesített ügyekben 2010. június 1-jén hozott ítélet [EBHT 2010., I-4629. o.] 36. pontját, valamint a C-225/09. sz. Jakubowska-ügyben 2010. december 2-án hozott ítélet [EBHT 2010., 12329. o.] 28. pontját).

- 28 A jelen ügyben az iratokból kitűnik, hogy az alapügyben szereplő jogvitára alkalmazandó nemzeti szabályozás az 50/2008. sz. OUG eredeti változata, mivel az említett jogvitában szóban forgó gépjárművet a környezetszennyezési adó 2008. október 27-én terhelte. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban szolgáltatott magyarázatok értelmében ugyanis az 50/2008. sz. OUG 2008. július 1-jén, az e rendeletnek a 208/2008. sz. OUG-gal bevezetett módosításai pedig csupán 2008. december 15-től léptek hatályba.
- 29 Következésképpen annak érdekében, hogy a kérdést előterjesztő bíróság részére hasznos választ lehessen adni, az előterjesztett kérdést úgy kell érteni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi a Bíróságtól, hogy az EK 90. cikkel ellentétes-e az 50/2008. sz. OUG eredeti változatával bevezetethez hasonló adórendszer.
- 30 Erre a pontosításra, valamint az 50/2008. sz. OUG-ban előírt adó tárgyára tekintettel úgy kell tekinteni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy az EUMSZ 110. cikket – amelynek szövege megegyezik az EK 90. cikk szövegével – úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes, hogy valamely tagállam olyan környezet-szennyezési adót vezessen be, amely az e tagállamban első alkalommal való nyilvántartásba vételkor terheli a gépjárműveket.
- 31 I. Tatu – a kérdést előterjesztő bíróság elé terjesztettnek megfelelő és a jelen ítélet 21–23. pontban összefoglalt érvelésével – az alapügyben szóban forgóhoz hasonló adónak az EUMSZ 110. cikkel való összeegyeztethetlenségére hivatkozik. A cseh kormány osztja ezt az álláspontot. A román kormány és az Európai Bizottság ezzel ellentétes álláspontot képvisel.
- 32 Ahogyan arra a főtanácsnok indítványának 20. és azt követő pontjában emlékeztet, a valamely tagállam által a gépjárműveknek a területén a forgalomba helyezés céljából történő nyilvántartásba vétele után kivetett adó nem tekinthető sem az EUMSZ 28. cikk szerinti vámnak, sem az EUMSZ 30. cikk szerinti, vámmal azonos hatású díjnak (lásd többek között a C-383/01. sz. De Danske Bilimportører ügyben

2003. június 17-én hozott ítélet [EBHT 2003., I-6065. o.] 34. pontját, valamint a C-290/05. és a C-333/05. sz., Nádasdi és Németh egyesített ügyekben 2006. október 5-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-10115. o.] 38–41. pontját).

- 33 Egyébiránt – mivel az EUMSZ 110. cikkben említett belső adók nem tartoznak az EUMSZ 34. cikk hatálya alá – az alapügyben szóban forgóhoz hasonló nyilvántartásba vételi adót nem lehet a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozásokra, valamint az említett korlátozásokkal azonos hatású intézkedésekre vonatkozó szabályok tekintetében értékelni (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott *De Danske Bilimportører* ügyben hozott ítélet 32. pontját, valamint a C-313/05. sz. *Brzeziński*-ügyben 2007. január 18-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-513. o.] 50. pontját).
- 34 Az EUMSZ 110. cikk célja, hogy szabályos versenyfeltételek mellett biztosítsa az áruk szabad mozgását a tagállamok között. Az említett cikk arra irányul, hogy a védelem minden olyan formáját felszámolja, amely a más tagállamokból származó termékekre vonatkozó hátrányosan megkülönböztető belső adó alkalmazásából eredhet (lásd többek között a C-47/88. sz., *Bizottság kontra Dánia* ügyben 1990. december 11-én hozott ítélet [EBHT 1990., I-4509. o.] 9. pontját; a fent hivatkozott *Brzeziński*-ügyben hozott ítélet 27. pontját, valamint a C-2/09. sz. *Kalinchev*-ügyben 2010. június 3-án hozott ítélet [EBHT 2010., I-4939. o.] 37. pontját).
- 35 E célból az EUMSZ 110. cikk első bekezdése tiltja, hogy az egyes tagállamok más tagállamok termékeire a hasonló jellegű hazai termékekre kivetett adónál magasabb belső adót vessenek ki. A Szerződés e rendelkezésének célja, hogy biztosítsa a belső adók teljes semlegességét a már a belföldi piacon található és a behozott termékek közötti verseny tekintetében (a fent hivatkozott, *Bizottság kontra Dánia* ügyben hozott ítélet 8. és 9. pontja, valamint a C-387/01. sz. *Weigel*-ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-4981. o.] 66. pontja).

- 36 Az alapeljárásban kétségtelen, hogy az 50/2008. sz. OUG-gal bevezetett adórendszer – formálisan – nem alkalmaz megkülönböztetést sem a gépjárművek között azok származása, sem pedig e járművek tulajdonosai között azok állampolgársága szerint. A szóban forgó adót ugyanis az említett jármű tulajdonosának állampolgárságától, a jármű gyártási helye szerinti tagállamtól, valamint attól függetlenül meg kell fizetni, hogy a belföldi piacon vásárolt vagy behozott járműről van-e szó.
- 37 Azonban, még ha nem is teljesülnek az ilyen közvetlen hátrányos megkülönböztetés feltételei, a belső adó hatásánál fogva közvetett hátrányos megkülönböztetéshez vezethet (a fent hivatkozott Nádasi és Németh egyesített ügyekben hozott ítélet 47. pontja).
- 38 Annak meghatározása érdekében, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló adó közvetlen hátrányos megkülönböztetést hoz-e létre a behozott használt járművek és a belföldön már jelen lévő hasonló használt járművek között, a kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett kérdésekre és a Bíróság előtt ismertetett észrevételekre tekintettel először is azt kell megvizsgálni, hogy ez az adó semleges-e a behozott használt járművek és a korábban a nemzeti piacon nyilvántartásba vett és az említett nyilvántartásba vételkor az 50/2008. sz. OUG-ban előírt adóval terhelt hasonló használt járművek közötti verseny tekintetében. Következésképpen meg kell vizsgálni ugyanezen adónak a behozott használt járművek és a belföldön az 50/2008. sz. OUG hatálybalépése előtt nyilvántartásba vett hasonló használt járművek tekintetében fennálló semlegességét.

Az adónak a behozott használt járművek és a korábban a belföldön nyilvántartásba vett és az említett nyilvántartásba vételkor ugyanezen adóval terhelt hasonló használt járművek tekintetében meglévő semlegessége

- 39 Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében az EUMSZ 110. cikk megsértésének minősül, ha a behozott használt járművet terhelő adó összege meghaladja a belföldön

már nyilvántartásba vett hasonló használt járművek értékébe beépült maradványadó összegét (a C-345/93. sz. Nunes Tadeu-ügyben 1995. március 9-én hozott ítélet [EBHT 1995., I-479. o.] 20. pontja, a C-393/98. sz. Gomes Valente-ügyben 2001. február 22-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-1327. o.] 23. pontja, valamint a C-101/00. sz., Tulliasiamies és Silin ügyben 2002. szeptember 19-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-7487. o.] 55. pontja).

- 40 E tekintetben a Bíróság pontosította, hogy a nyilvántartásba vételi adó valamely tagállamban való megfizetésekor ezen adó összege beépül a jármű értékébe. Ily módon, amennyiben az érintett tagállamban nyilvántartásba vett járművet ezután használt járműként ebben a tagállamban értékesítik, a nyilvántartásba vételi maradványadó összegét magában foglaló forgalmi értéke megegyezik az eredeti értékének – a jármű értékcsökkenése révén meghatározott – törtrészével (a fent hivatkozott Nádasdi és Németh egyesített ügyekben hozott ítélet 54. pontja). Következésképpen az adó semlegességének biztosítása érdekében a behozott használt jármű adóalapként figyelembe vett értékének tükröznie kell a nemzeti területen már nyilvántartásba vett hasonló jármű értékét (a fent hivatkozott Weigel-ügyben hozott ítélet 71. pontja és a C-74/06. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-7585. o.] 28. pontja).
- 41 Ezen eredmény elérése céljából az adó összegének kiszámításakor figyelembe kell venni a behozott használt járművek tényleges értékcsökkenését. Ennek figyelembevételéhez nem szükségszerű minden egyes gépjármű értékelése vagy szakértői véleményezése. Ugyanis az ilyen szabályozás sajátosságát képező nehézség elkerülésére a tagállamok törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésekkel meghatározott és az olyan kritériumok alapján számított átalányskála révén, mint a gépjármű életkora, futásteljesítménye, általános állapota, meghajtásának módja, márkája és modellje, rögzíthetnek olyan értéket a használt gépjárművek tekintetében, amelyek általában nagyon közel állnak a tényleges értékhez (a fent hivatkozott Gomes Valente-ügyben hozott ítélet 24. pontja, a fent hivatkozott Weigel-ügyben hozott ítélet 73. pontja és a fent hivatkozott Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítélet 29. pontja).
- 42 A gépjárművek értékcsökkenésének értékelésére szolgáló ezen objektív kritériumokat a Bíróság nem kényszerítő jelleggel sorolta fel (a fent hivatkozott Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítélet 37. pontja). Azokat tehát nem kell szükségszerűen

együttesen alkalmazni. Ugyanakkor a gépjármű életkorához hasonló egyetlen kritériumon alapuló skála alkalmazása nem biztosítja, hogy a skála e járművek tényleges értékcsökkenését tükrözi (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Gomes Valente-ügyben hozott ítélet 28. és 29. pontját, valamint a fent hivatkozott Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítélet 38–42. pontját). Többek között a futásteljesítmény figyelembevételének hiányában az érintett jogszabály által alkalmazott skála nem vezet általában a behozott használt gépjármű tényleges értékének ésszerű becsléséhez (a fent hivatkozott Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítélet 43. pontja).

- 43 Az alapeljárásban a Bírósághoz benyújtott iratokból kétségtelenül kitűnik, hogy az adó összegét egyrésztől a jármű által okozott szennyezést bizonyos mértékéig tükröző paraméterek – például a jármű hengerűrtartalma és azon Euro-norma, amelynek a jármű megfelel – alapján, másrésztől pedig az említett jármű értékcsökkenésének figyelembevételével határozzák meg. A környezeti paraméterek alapján megkapott összeg csökkentését eredményező, említett értékcsökkenést nem kizárólag a jármű életkora (az 50/2008. sz. OUG 6. cikkének (1) bekezdésében előírt képletekben szereplő E tényező), hanem – amint az az 50/2008. sz. OUG 6. cikkének (3) bekezdéséből, valamint a módszertani szabályok 4. és 5. cikkéből következik – a jármű tényleges átlagos éves futásteljesítménye alapján határozzák meg, feltéve hogy az adóalany benyújtotta az említett futásteljesítményt feltüntető nyilatkozatot. Egyébiránt, ha az adóalany úgy véli, hogy a jármű életkora és tényleges átlagos éves futásteljesítménye nem tükrözi helyesen és elégségesen a jármű tényleges értékcsökkenését, akkor – az 50/2008. sz. OUG 10. cikke értelmében – kérheti, hogy azt szakértői véleménnyel határozzák meg, amelynek az adóalanyt terhelő költségei nem haladhatják meg a szakértői véleménnyel kapcsolatos műveletek költségét.

- 44 Az alapügyben szóban forgóhoz hasonló szabályozás – azzal, hogy az adó összegének kiszámításába bevezeti a jármű életkorát és annak tényleges átlagos éves futásteljesítményét, valamint hogy nem túlzó költségek mellett e kritériumok alkalmazását kiegészíti a jármű és huzata állapotának fakultatív figyelembevételével a gépjárművek nyilvántartásba vétele tekintetében hatáskörrel rendelkező hatóságnál beszerzett

szakértői vélemény alapján – biztosítja, hogy az adó összegét a jármű tényleges értékének ésszerű becslése alapján csökkentésük.

- 45 Ezt a következtetést támasztja alá az a körülmény, hogy az 50/2008. sz. OUG 4. mellékletében szereplő átalányskálákban azt is megfelelően figyelembe vették, hogy a gépjárművek értékének éves csökkenése általában meghaladja az 5%-ot, és hogy ez az értékcsökkenés különösen az első években nem lineáris, mivel jóval erősebben jelentkezik, mint a későbbiekben (lásd a fent hivatkozott, Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítélet 30. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 46 A román kormány egyebekben helyesen vélhette úgy, hogy a jármű és huzata állapotára vonatkozó értékcsökkenési kritériumokat csak az említett jármű szakértő által elvégzett egyedi vizsgálatához folyamodva lehet megfelelően alkalmazni, valamint hogy – azzal a céllal, hogy ne kerüljön sor túl gyakran szakértői véleményre, és hogy ily módon sem adminisztratív, sem pedig pénzügyi szempontból ne terheljék meg a létrehozott rendszert – az adóalanyt kell kötelezni a szakértői vélemény költségeinek viselésére.
- 47 A fenti megfontolásokból következik, hogy az 50/2008. sz. OUG-gal bevezetethez hasonló olyan rendszer, amely a nyilvántartásba vételi adó kiszámítása során az említett jármű életkorával és tényleges átlagos éves futásteljesítményével kapcsolatos tényezőkre vonatkozó, részletes és statisztikailag megalapozott átalányskálák alkalmazásán keresztül figyelembe veszi a gépjármű értékcsökkenését, és amelyek – az adóalany kérésére és költségére – az említett jármű és huzata állapotára irányuló szakértői véleménnyel egészíthetők ki, biztosítja, hogy a behozott használt járműveket terhelő adó ne haladja meg a belföldön korábban nyilvántartásba vett és e nyilvántartásba vétel alkalmával az 50/2008. sz. OUG-ban előírt adóval terhelt hasonló használt járművek értékébe beépített, említett maradványadó összegét.

Az adónak a behozott használt járművek és a belföldön az említett adó bevezetését megelőzően nyilvántartásba vett hasonló használt járművek tekintetében meglévő semlegessége

- 48 I. Tatu megjegyzi, hogy valamely más tagállamban vásárolt használt gépjármű Romániában való forgalomba helyezése környezetszennyezési adó – azaz esetében 2155 cm³ hengerkapacitású, az 2 Euro normának megfelelő és 1997-ben gyártott jármű tekintetében 7595 lej összegű adó – kifizetését vonja maga után, míg a használt járművek román piacán a Romániában az 50/2008. sz. OUG hatálybalépése előtt nyilvántartásba vett és az említett behozott járművel azonos életkorú és azonos műszaki jellemzőkkel rendelkező jármű megvásárlása – főszabályként – pénzügyi szempontból sokkal érdekesebb lenne, mivel semmiféle, az 50/2008. sz. OUG-ban előírthoz hasonló nagyságú adót nem kell a román piacon megvásárolt ilyen jármű után fizetni, illetve annak értékébe ilyen adó nem épül be.
- 49 A román kormány a maga részéről azt állítja, hogy az EUMSZ 110. cikk nem sérti a tagállamok adóautonómiáját, valamint hogy a használt járművek román piacának a behozott használt járművek piacához képest meglévő, I. Tatu által hangsúlyozott vonzereje annak a körülménynek tudható be, hogy az 50/2008. sz. OUG-ot nem kell alkalmazni azokra a járművekre, amelyeket az említett rendelet hatálybalépése előtt vettek nyilvántartásba Romániában. E tekintetben a román kormány a fent hivatkozott Nádasdi és Németh egyesített ügyekben hozott ítélet 49. pontjára hivatkozik, amelyben a Bíróság alapvetően azt mondta ki, hogy az EUMSZ 110. cikkre nem lehet jogszerűen hivatkozni valamely adó pusztán abból eredő, hátrányosan megkülönböztető hatásának megállapítása érdekében, hogy az adó csak a rá vonatkozó törvény hatálybalépését követően nyilvántartásba vett járműveket terheli, az annak hatálybalépése előtt nyilvántartásba vettek pedig nem.
- 50 E tekintetben először is emlékeztetni kell arra, hogy – amint azt a Bíróság a fent hivatkozott Nádasdi és Németh egyesített ügyekben hozott ítéletének 49. pontjában kifejtette – az EUMSZ 110. cikknek nem célja annak megakadályozása, hogy valamely tagállam új adókat vezessen be, vagy módosítsa a már létező adók mértékét vagy alapját.

- 51 Ezen túlmenően és nyilvánvalóan, amennyiben valamely tagállam új adótörvényt vezet be, annak alkalmazását egy adott időponttól határozza meg. Következésképpen az e törvény hatálybalépése után alkalmazott adó eltérő lehet a korábban hatályos adótól. Amint azt a Bíróság a román kormány által hivatkozott, Nádasdi és Németh egyesített ügyekben hozott említett ítélet 49. pontjában megállapította, ezt a körülményt önmagában nem lehet a korábban kialakult helyzetek és az új szabály hatálybalépését követő helyzetek között hátrányos megkülönböztetést eredményező körülménynek tekinteni.
- 52 Ezzel szemben a Nádasdi és Németh egyesített ügyekben hozott, említett ítéletből egyáltalán nem következik, hogy a tagállamoknak az új adók kialakítására irányuló hatásköre korlátlan volna. Ezzel ellenkezőleg, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 110. cikkben megfogalmazott tilalmat minden olyan esetben alkalmazni kell, amikor valamely adó a nemzeti termékek javára visszatarthatja a gazdasági szereplőket a többi tagállamból származó áruk behozatalától (lásd ebben az értelemben a 252/86. sz. Bergandi-ügyben 1988. március 3-án hozott ítélet [EBHT 1988., 1343. o.] 25. pontját, a C-45/94. sz. Ayuntamiento de Ceuta ügyben 1995. december 7-én hozott ítélet [EBHT 1995., I-4385. o.] 29. pontját, valamint a C-221/06. sz., Stadtgemeinde Frohnleiten és Gemeindebetriebe Frohnleiten ügyben 2007. november 8-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-9643. o.] 40. pontját).
- 53 Az EUMSZ 110. cikket ugyanis megfosztaná értelmétől és célkitűzésétől, ha a tagállamok olyan új adókat vezethetnének be, amelyek célja vagy hatása az, hogy a belföldi piacon rendelkezésre álló és oda az említett adók hatálybalépése előtt bevezetett hasonló termékek értékesítése javára visszatartson a behozott termékek értékesítésétől. Az ehhez hasonló helyzet lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy a fent körülírt hatást kiváltó módon kialakított adók bevezetése révén megkerüljék az EUMSZ 28. cikkben, az EUMSZ 30. cikkben és az EUMSZ 34. cikkben szereplő tilalmakat.
- 54 A gépjárműveket terhelő adókat illetően, az erre vonatkozó harmonizáció hiányából az következik, hogy minden egyes tagállam a saját értékelésének megfelelően alakíthatja ezeket az adójogi intézkedéseket. Ezen értékeléseknek azonban – az azok végrehajtása céljából elfogadott intézkedésekhez hasonlóan – nem szabad az előző pontban leírt hatással rendelkezniük (lásd ebben az értelemben a C-451/99. sz. Cura Anlagen-ügyben 2002. március 21-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-3193. o.] 40. pontját, a

C-464/02. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben 2005. szeptember 15-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-7929. o.] 74. pontját, valamint a C-98/05. sz. De Danske Bilimportører ügyben 2006. június 1-jén hozott ítélet [EBHT 2006., I-4945. o.] 28. pontját).

- 55 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a valamely tagállam piacán jelenlévő gépjárművek az EUMSZ 110. cikk értelmében annak „hazai termékei”. Amennyiben ezeket a termékeket a használt járművek e tagállambeli piacán kínálják értékesítésre, azokat az ugyanolyan típusú, jellemzőkkel bíró és hasznátsági fokú behozott használt járművekhez „hasonló termékeknek” kell tekinteni. Az említett tagállam piacán vásárolt használt járművek, valamint az e tagállamba való behozatal és ottani forgalomba helyezés céljából más tagállamokban vásárolt használt járművek ugyanis versenyző termékek (lásd többek között a fent hivatkozott, Bizottság kontra Dánia ügyben hozott ítélet 17. pontját, valamint a fent hivatkozott Kalinchev-ügyben hozott ítélet 32. és 40. pontját).
- 56 A fentiekben felidézett elvekből következik, hogy az EUMSZ 110. cikk arra kötelezi az egyes tagállamokat, hogy a gépjárműveket terhelő adókat oly módon válasszák meg és alakítsák ki, hogy azok ne járjanak azzal a hatással, hogy előnyben részesítik a belföldi használt járművek értékesítését, ily módon pedig visszatartsanak a hasonló használt járművek behozatalától.
- 57 Az alapeljárásban – az 50/2008. sz. OUG hatálybalépése óta a behozott járművek Romániában való nyilvántartásba vételeinek számában bekövetkezett igen jelentős csökkenését alátámasztó statisztikai adatok nem vitatott megléte ellenére – a román kormány a Bíróság előtt hangsúlyozta, hogy az e szabályozással elérni kívánt elsődleges cél a környezetvédelem.

- 58 A Bírósághoz benyújtott iratokból azonban kétségtelenül kitűnik, hogy az említett szabályozás hatásaként a jelentős életkorú és használati fokú behozott használt járműveket – értékcsökkenésük figyelembevétele céljából az adó összege fokozott csökkentésének alkalmazása ellenére – akár forgalmi értékük 30 %-át is megközelítő adó terheli, míg a használt járművek belföldi piacon értékesítésre kínált hasonló járműveket semmilyen ehhez hasonló adóteher nem sújtja. Vitathatatlan, hogy e feltételek mellett az 50/2008. sz. OUG visszatartja a más tagállamokban vásárolt használt járművek Romániába való behozatalától és ottani forgalomba helyezésétől.
- 59 E tekintetben a jelen ítélet 50–53. pontjában felidézett elvek tükrében meg kell állapítani, hogy jóllehet a tagállamok az adó területén továbbra is – rendkívül változatos intézkedések elfogadását lehetővé tevő – széles hatáskörökkel rendelkeznek, ennek ellenére tiszteletben kell tartaniuk az EUMSZ 110. cikkben megfogalmazott tilalmat.
- 60 Ezen túlmenően meg kell állapítani, amint arra I. Tatu helyesen rámutat, hogy a román kormány által felhozott környezetvédelmi célkitűzést – amely abban jelenik meg, hogy egyrészt az visszatartó hatású adó alkalmazásával akadályozza az Euro 1 és Euro 2 normáknak megfelelő és jelentős hengerűrtartalommal rendelkező, különösen szennyező járművek romániai forgalomban tartását, másrészt pedig abban, hogy az ezen adóból származó bevételt környezetvédelmi projektek finanszírozására használja – teljesebben és koherensebben lehetne megvalósítani, ha a Romániában forgalomba helyezett ilyen típusú valamennyi járművet terhelné a környezetvédelmi adó. Az ehhez hasonló adó – amelynek éves útdó keretében való végrehajtása tökéletesen megvalósítható – nem részesítené előnyben a használt járművek belföldi piacát a behozott használt járművek forgalomba helyezése kárára, ezenfelül pedig megfelelne a szennyező fizet elvnek.
- 61 Mindezek alapján az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 110. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha valamely tagállam a

gépjárművek e tagállamban való első nyilvántartásba vételekor a gépjárműveket terhelő környezetszennyezési adót vezet be, amennyiben ezt az adóügyi intézkedést oly módon alakítja ki, hogy az visszatart a más tagállamokban vásárolt használt járműveknek az említett tagállamban való forgalomba helyezésétől, anélkül azonban, hogy visszatartana a belföldi piacon jelen lévő, ugyanolyan életkorú és használati fokú használt járművek megvásárlásától.

A költségekről

- ⁶² Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

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

Az EUMSZ 110. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha valamely tagállam a gépjárművek e tagállamban való első nyilvántartásba vételekor a gépjárműveket terhelő környezetszennyezési adót vezet be, amennyiben ezt az adóügyi intézkedést oly módon alakítja ki, hogy az visszatart a más tagállamokban vásárolt használt járműveknek az említett tagállamban való forgalomba helyezésétől, anélkül azonban, hogy visszatartana a belföldi piacon jelenlévő, ugyanolyan életkorú és használati fokú használt járművek megvásárlásától.

Aláírások