

TATU

ROZSUĐOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

zo 7. apríla 2011 *

Vo veci C-402/09,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Tribunalul Sibiu (Rumunsko) z 18. júna 2009 a doručený Súdnemu dvoru 16. októbra 2009, ktorý súvisí s konaním:

Ioan Tatu

proti

Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei,

Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu,

Administrația Finanțelor Publice Sibiu,

* Jazyk konania: rumunčina.

Administrația Fondului pentru Mediu,

Ministerul Mediului,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory A. Tizzano, sudcovia J.-J. Kasel, M. Ilešič (spravodajca), E. Levits a M. Safjan,

generálna advokátka: E. Sharpston,
tajomník: R. Șereș, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 28. októbra 2010,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— I. Tatu, v zastúpení: D. Târșia, avocat,

— rumunská vláda, v zastúpení: A. Popescu, E. Gane, splnomocnení zástupcovia,
ako aj V. Angelescu, poradca,

- česká vláda, v zastúpení: M. Smolek a K. Havlíčková, splnomocnení zástupcovia,

- Európska komisia, v zastúpení: D. Triantafyllou a L. Bouyon, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 27. januára 2011,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 90 ES.

- 2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu, v ktorom vystupuje I. Tatu proti Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei (Rumunská republika v zastúpení ministerstva hospodárstva a financií), Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu (generálne riaditeľstvo verejných financií v Sibiu), Administrația Finanțelor Publice Sibiu (správa verejných financií v Sibiu), Administrația Fondului pentru Mediu (správa prostriedkov pre životné prostredie) a Ministerul Mediului (ministerstvo životného prostredia) vo veci dane, ktorú bol I. Tatu povinný zaplatiť pri prihlásení motorového vozidla pochádzajúceho z iného členského štátu do evidencie.

Právny rámec

Právna úprava Únie

- 3 „Európske normy znečistenia“ stanovujú prípustné limity emisií výfukových plynov nových motorových vozidiel v členských štátoch Európskej únie. Prvá z týchto noriem (všeobecne nazývaná „Euro 1“) bola zavedená smernicou Rady 91/441/EHS z 26. júna 1991, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 242, s. 1; Mim. vyd. 13/010, s. 329), ktorá nadobudla účinnosť 1. januára 1992. Odvtedy sa pravidlá v tejto oblasti postupne sprísňovali s cieľom zlepšiť kvalitu ovzdušia v Únii.
- 4 Norma „Euro 2“ bola zavedená s účinnosťou od 1. januára 1996. Zákonodarca Spoločenstva následne stanovil nové normy. Na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, s. 1) je v súčasnosti účinný limit stanovený normou „Euro 5“ a zavedenie normy „Euro 6“ je plánované na rok 2014.
- 5 Okrem toho smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, s. 1), rozlišuje vozidlá kategórie M, do ktorej patria „motorové vozidlá najmenej so štyrmi kolesami na prepravu osôb“, a vozidlá kategórie N, do ktorej patria „motorové vozidlá najmenej so

štyrmi kolesami na prepravu tovaru“. Tieto kategórie sa ďalej delia na podkategórie podľa počtu miest na sedenie a najvyššej hmotnosti (kategória M) alebo iba najvyššej hmotnosti (kategória N).

Vnútroštátna právna úprava

- 6 Mimoriadne nariadenie vlády č. 50/2008, ktorým sa stanovuje daň za znečistenie životného prostredia z motorových vozidiel (Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule), z 21. apríla 2008 (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, č. 327 z 25. apríla 2008, ďalej len „OUG č. 50/2008“), ktoré nadobudlo účinnosť 1. júla 2008, vo svojom článku 3 zavádza daň za znečistenie životného prostredia pre „vozidlá kategórie M1 až M3 a N1 až N3“.
- 7 V zmysle preambuly OUG č. 50/2008 je táto daň súčasťou opatrení „smerujúcich k zlepšeniu kvality ovzdušia a dodržiavaniu hodnôt limitov stanovených právnymi predpismi [Únie] v tejto oblasti“ a je stanovená spôsobom, ktorý má „zabezpečiť súlad s príslušnými pravidlami [práva Únie] vrátane judikatúry Súdneho dvora [Európskej únie]“.
- 8 Článok 1 OUG č. 50/2008 stanovuje:

„1. Toto mimoriadne nariadenie stanovuje právny rámec pre zavedenie dane za znečistenie životného prostredia z motorových vozidiel, ďalej len daň, ktorá tvorí príjem rozpočtu fondov životného prostredia a spravuje ju správa fondov životného prostredia na účely financovania programov a projektov na ochranu životného prostredia.

2. Príjmy získané v súlade s týmto mimoriadnym nariadením slúžia na financovanie programov a projektov na ochranu životného prostredia, ako sú:

- a) program na podporu a obnovu národného vozového parku,
- b) národný program na zlepšenie kvality životného prostredia prostredníctvom zriadenia miestnych oblastí zelene,
- c) projekty náhrady a doplnenia klasických systémov vykurovania systémami, ktoré využívajú slnečnú, geotermálnu a veternú energiu,
- d) projekty na výrobu energie pochádzajúcej z obnoviteľných zdrojov...

...“

- 9 V zmysle článku 4 písm. a) OUG č. 50/2008 vzniká povinnosť zaplatiť daň „pri prvom prihlásení motorového vozidla do evidencie v Rumunsku“. Článok 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia spresňuje, že „daň vypočíta príslušný daňový úrad“ a že „na účely určenia dane predloží fyzická alebo právnická osoba..., ktorá žiada o prihlásenie motorového vozidla do evidencie, dokumenty obsahujúce skutočnosti na výpočet dane uvedené v metodologických vykonávacích pravidlách tohto mimoriadneho nariadenia“.

- 10 Článok 5 ods. 3 OUG č. 50/2008 stanovuje, že „suma dane v lei je určená na základe výmenného kurzu stanoveného v prvý pracovný deň mesiaca október predchádzajúceho roka a uverejneného v *Úradnom vestníku Európskej únie*“. Ďalej prvý výmenný kurz, ktorý sa uplatňoval, bol zverejnený v *Úradnom vestníku Európskej únie* 2. októbra 2007 (Ú. v. EÚ C 230, s. 2), podľa ktorého malo 1 euro hodnotu 3,3565 lei.
- 11 Článok 6 OUG č. 50/2008 stanovuje:

„1. Výška dane... [sa] vypočíta takto:

...

- b) pre motorové vozidlá spadajúce do kategórie M1 a pre tie, ktoré buď nespádajú do stanovenej európskej emisnej triedy, alebo spadajú do tried Euro 1 alebo Euro 2, v súlade s nasledujúcim vzorcom:

$$\text{Splatná suma} = C \times D \times (100 - E) / 100$$

pričom:

C = objem valcov,

D = osobitná daň podľa objemu valcov uvedená v stĺpci 3 prílohy č. 2,

E = percento zníženia dane uvedenej v stĺpci 2 prílohy č. 4,

...

3. Pevné percento zníženia v prílohe č. 4 bolo stanovené v závislosti od veku vozidla, priemerného počtu najazdených kilometrov za rok, technického stavu a vybavenia vozidla. Na výpočet dane sa má v súlade s podmienkami, ktoré budú stanovené v metodologických vykonávacích pravidlách tohto mimoriadneho nariadenia, poskytnúť ďalšie zníženie pevne stanovenej sumy, pokiaľ sa faktory, na základe ktorých bola táto suma stanovená, líšia od štandardu.

4. Vek ojazdeného motorového vozidla sa vypočíta podľa dňa jeho prvého prihlásenia do evidencie.

...“

¹² Podľa článku 10 OUG č. 50/2008:

„1. Proti sume zaplatenej dane možno namietat' v prípade, ak osoba, ktorá prihlasuje ojazdené motorové vozidlo do evidencie, preukáže, že vozidlo je opotrebené vo väčšej miere, než je miera uvedená v paušálnom sadzobníku v prílohe č. 4.

2. Ohodnotenie miery opotrebenia sa vykoná na základe skutočností, ktoré sa zohľadňujú pri určení percentuálneho zníženia stanoveného v článku 6 ods. 3.

3. V prípade námietky sa vlastnosti ojazdeného motorového vozidla stanovené v odseku 2 určia na základe žiadosti daňovníka technickou kontrolou, ktorú za odplatu vykoná štátny podnik ‚Rumunský register automobilov‘ postupom podľa metodologických vykonávacích pravidiel tohto mimoriadneho nariadenia.

4. Poplatok za vykonanie technickej kontroly určí štátny podnik ‚Rumunský register automobilov‘ podľa úkonov spojených s kontrolou, pričom nemôže byť vyšší, ako sú náklady túto kontrolu.

5. Výsledok technickej kontroly sa uvedie v dokumente, ktorý vydá štátny podnik ‚Rumunský register automobilov‘, a bude obsahovať informácie zodpovedajúce každej zo skutočností stanovených v ods. 2 a percentuálne zníženie, ktoré z nich vyplýva.

6. Dokument o výsledku technickej kontroly vydaný štátnym podnikom ‚Rumunský register automobilov‘ predloží daňovník príslušnému daňovému úradu.

7. Po prijatí dokumentu uvedeného v ods. 6 vykoná príslušný daňový úrad nový výpočet sumy, ktorá sa má zaplatiť, čo môže viesť k vráteniu rozdielu vo vzťahu k dani zaplatenej pri prihlásení do evidencie.

8. Osoba, ktorá je nespokojná s odpoveďou na námietku, sa môže v súlade so zákonom obrátiť na príslušný súd.

...“

13 Príloha č. 4 OUG č. 50/2008 znie takto:

Sadzobník percentuálneho zníženia dane

Vek vozidla	Percentuálne zníženie (%)
1	2
nové	0
≤ 1 mesiac	3
> 1 mesiac do 3 mesiacov vrátane	5
> 3 mesiace do 6 mesiacov vrátane	8
> 6 mesiacov do 9 mesiacov vrátane	10
> 9 mesiacov do 1 roka vrátane	13
> 1 rok do 2 rokov vrátane	21
> 2 roky do 3 rokov vrátane	28
> 3 roky do 4 rokov vrátane	33
> 4 roky do 5 rokov vrátane	38

> 5 rokov do 6 rokov vrátane	43
> 6 rokov do 7 rokov vrátane	49
> 7 rokov do 8 rokov vrátane	55
> 8 rokov do 9 rokov vrátane	61
> 9 rokov do 10 rokov vrátane	66
> 10 rokov do 11 rokov vrátane	73
> 11 rokov do 12 rokov vrátane	79
> 12 rokov do 13 rokov vrátane	84
> 13 rokov do 14 rokov vrátane	89
> 14 rokov do 15 rokov vrátane	93
viac ako 15 rokov	95

14 Metodologické vykonávacie pravidlá k OUG č. 50/2008 boli prijaté 24. júna 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, č. 480 z 30. júna 2008, ďalej len „metodologické pravidlá“).

15 Článok 3 ods. 5 a 6 metodologických pravidiel stanovuje:

„5. Daň zaplatí daňovník v lei prevodom na účet alebo v hotovosti v pobočke Verejnej pokladnice daňového orgánu, pri ktorom je zaregistrovaný ako daňovník dane z príjmov a iných daní alebo ktorý je miestne daňovo príslušný, na účet... „Prostriedky dane za znečistenie životného prostredia z motorových vozidiel“...“

6. Posledný pracovný deň mesiaca prevedú pobočky Verejnej pokladnice na účet...
„Prostriedky fondov pre životné prostredie“, otvorený na meno správy fondov životného prostredia vyzbierané sumy...”

16 Článok 4 metodologických pravidiel uvedený v kapitole IV týchto pravidiel pod názvom „Výpočet dane“ v odsekoch 4 a 5 stanovuje:

„4. Percentuálne zníženie výšky dane dlžnej za motorové vozidlo považované za „bežné“, ktoré je stanovené v prílohe č. 4 [OUG č. 50/2008], bolo určené na základe nasledujúcich skutočností:

- a) vek, ktorý sa určí ako rozdiel medzi dňom, ku ktorému sa robí výpočet, a dňom prvého prihlásenia do evidencie,

- b) počet priemerne ročne najazdených kilometrov:

— M1 – 15 000 km

— N1 – 30 000 km

— M2 a N2 – 60 000 km

— M3 a N3 – 100 000 km

c) obvyklý celkový stav príznačný pre motorové vozidlo, ktoré spĺňa všetky technické podmienky uložené počas typového schválenia a pravidelnej technickej kontroly, v súlade s platnými právnymi predpismi, a ktorého karoséria neprejavuje známky korózie a poškodenia, nebolo prelakované, má riadne a nepoškodené obloženie a interiérové súčasti v dobrom stave,

d) vybavenie: klimatizácia, ABS a airbag.

5. Pre ojazdené motorové vozidlá, ktoré sa v Rumunsku prihlasujú do evidencie prvýkrát, je dňom prvého prihlásenia do evidencie, ktorý sa použije pri výpočte dane, deň uvedený v príslušnej rubrike zahraničného osvedčenia o evidencii.“

17 Článok 5 metodologických pravidiel uvedený v ich kapitole V pod názvom „Stanovenie skutočného opotrebenia ojazdeného motorového vozidla“ uvádza:

„1. Výšku dane, ktorá sa musí zaplatiť, vypočítanú v súlade s ustanoveniami článku 6 [OUG č. 50/2008], možno upraviť, ak osoba, ktorá prihlasuje ojazdené vozidlo do evidencie, čestne vyhlási, že skutočný počet priemerne ročne najazdených kilometrov predmetného vozidla je vyšší ako počet priemerne ročne najazdených kilometrov, ktorý sa považuje za obvyklý pre dotknutú kategóriu vozidiel, uvedený v článku 4 ods. 4 písm. b).

2. V prípade uvedenom v odseku 1 sa výška dane vypočíta na základe percentuálneho zníženia vyplývajúceho z percenta stanoveného v prílohe č. 4 [OUG č. 50/2008] zvýšeného o dodatočné zníženie stanovené v prílohe č. 1. ...

3. Počet priemerne ročne najazdených kilometrov sa určí podľa počtu kilometrov uvedeného na počítadle kilometrov vozidla vo veku...

...

6. Sumu, ktorá sa má zaplatiť ako daň... možno rovnako upraviť vtedy, ak osoba, ktorá prihlasuje ojazdené vozidlo do evidencie, preukáže na základe technickej kontroly vykonanej štátnym podnikom ‚Rumunský register automobilov‘, že opotrebenie ojazdeného vozidla presahuje mieru, ktorá je uvedená v paušálnom sadzobníku stanovenom v prílohe č. 4 [OUG č. 50/2008].

...“

18 Príloha č. 1 metodologických pravidiel obsahuje nasledujúcu tabuľku:

Sadzobník dodatočného percentuálneho zníženia podľa skutočného počtu priemerne ročne najazdených kilometrov motorového vozidla

Katégoria vozidla	Rozdiel medzi skutočným počtom priemerne ročne najazdených kilometrov a obvyklým počtom priemerne ročne najazdených kilometrov (km)	Dodatočné percentuálne zníženie (%)
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

Kategória vozidla	Rozdiel medzi skutočným počtom priemerne ročne najazdených kilometrov a obvyklým počtom priemerne ročne najazdených kilometrov (km)	Dodatočné percentuálne zníženie (%)
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 a 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 a 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

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

- 19 V júli 2008 kúpil I. Tatu, rumunský občan s bydliskom v tomto členskom štáte, ojazdené motorové vozidlo v Nemecku. Toto vozidlo patrí do kategórie M1, má objem valcov 2 155 cm³ a vzhľadom na emisie, ktoré vypúšťa, spĺňa emisnú normu Euro 2. Bolo vyrobené v roku 1997 a v tom istom roku bolo prihlásené do evidencie v Nemecku.
- 20 I. Tatu chcel uvedené vozidlo prihlásiť do evidencie v Rumunsku. Na tento účel musel podľa rozhodnutia, ktoré 27. októbra 2008 vydala Administratia Finanțelor Publice Sibiu, zaplatiť sumu 7 595 lei ako daň za znečistenie životného prostredia stanovenú OUG č. 50/2008.

- 21 Návrhom na začatie konania podaným 17. decembra 2008 na Tribunalul Sibiu I. Tatu navrhol, aby súd zaviazal žalovaných vrátiť mu uvedenú sumu. Na podporu svojej žaloby uviedol, že predmetná daň je nezlučiteľná s právom Únie, najmä preto, lebo zaťažuje ojazdené vozidlá dovezené do Rumunska z iných členských štátov a prvýkrát prihlásené do evidencie v Rumunsku, zatiaľ čo podobné vozidlá, ktoré sú už v Rumunsku do evidencie prihlásené, tejto dani pri ďalšom predaji ako ojazdené vozidlá nepodliehajú. Dovezené ojazdené vozidlá tak podliehajú vyššiemu zdaneniu ako podobné vozidlá, ktoré už sú prihlásené do evidencie v Rumunsku, čo vedie rumunských spotrebiteľov ku kupovaniu týchto posledných uvedených vozidiel.
- 22 Závažnosť tejto diskriminácie možno ilustrovať okolnosťami sporu vo veci samej, keď predmetné ojazdené vozidlo kúpené v Nemecku za cenu 6 600 eur podlieha pri prihlásení do evidencie v Rumunsku dani vo výške 7 595 lei, čo zodpovedá vyše 2 200 eurám. Suma zaplatenej dane tak výrazne prevyšuje zostatkovú výšku dane vzťahujúcu sa na podobné vozidlo, ktoré už je v Rumunsku už prihlásené do evidencie.
- 23 I. Tatu takisto tvrdí, že účel OUG č. 50/2008, čiže ochranu životného prostredia, bolo možné dosiahnuť vhodnejšími opatreniami, napríklad zavedením dane za znečistenie životného prostredia pre všetky motorové vozidlá v premávke, a nielen pre tie, ktoré boli prihlásené do evidencie od 1. júla 2008.
- 24 Tribunalul Sibiu potvrdzuje, že daň, ktorú zaviedlo OUG č. 50/2008, zaťažuje len motorové vozidlá po prvýkrát prihlásené do evidencie v Rumunsku od 1. júla 2008, keď toto nariadenie nadobudlo účinnosť, pričom nezaťažuje motorové vozidlá, ktoré pred týmto dňom už boli v premávke na území Rumunska.

- 25 Okrem toho opisuje neskoršie zmeny a doplnenia OUG č. 50/2008, z ktorých prvé, vykonané mimoriadnym nariadením vlády č. 208/2008 zo 4. decembra 2008 o stanovení určitých opatrení týkajúcich sa dane za znečistenie životného prostredia zaťažujúcej motorové vozidlá (ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 208/2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule, *Monitorul Oficial al României*, Partea I, č. 825 z 8. decembra 2008, ďalej len „OUG č. 208/2008“), nadobudli účinnosť 15. decembra 2008.
- 26 Za týchto podmienok rozhodol Tribunalul Sibiu prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Sú ustanovenia OUG č. 50/2008 v znení neskorších zmien a doplnení v rozpore s ustanoveniami článku 90 ES? Predstavujú tieto vnútroštátne ustanovenia skutočne zjavne diskriminačné opatrenie?“

O prejudiciálnej otázke

- 27 Na úvod je vhodné pripomenúť, že hoci pri otázkach týkajúcich sa práva Únie platí prezumpcia relevantnosti, Súdny dvor neposkytne odpoveď vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad práva Únie nemá žiadnu súvislosť s realitou alebo predmetom sporu vo veci samej (pozri v tomto zmysle najmä rozsudky z 5. decembra 2006, *Cipolla a i.*, C-94/04 a C-202/04, Zb. s. I-11421, bod 25; z 1. júna 2010, *Blanco Pérez a Chao Gómez*, C-570/07 a C-571/07, Zb. s. I-4629, bod 36, ako aj z 2. decembra 2010, *Jakubowska*, C-225/09, Zb. s. I-12329, bod 28).

- 28 V danom prípade zo spisu vyplýva, že vnútroštátnou právnou úpravou, ktorá sa uplatňuje na spor vo veci samej, je OUG č. 50/2008 v pôvodnom znení, pretože vozidlo, o ktoré v uvedenom spore ide, bolo daňou za znečistenie životného prostredia zaťažené 27. októbra 2008. Podľa vysvetlení uvedených v rozhodnutí vnútroštátneho súdu nadobudlo OUG č. 50/2008 účinnosť 1. júla 2008 a zmeny a doplnenia toho nariadenia, ktoré vykonalo OUG č. 208/2008, nadobudli účinnosť až 15. decembra 2008.
- 29 Aby sa vnútroštátnemu súdu poskytla užitočná odpoveď, položenú otázku treba chápať v tom zmysle, že uvedený súd chce zistiť, či článok 90 Zmluvy o ES bráni takému režimu zdanenia, akým je režim, ktorý zaviedlo OUG č. 50/2008 v pôvodnom znení.
- 30 Vzhľadom na toto spresnenie, ako aj na daň stanovenú v OUG č. 50/2008 treba usúdiť, že vnútroštátny súd sa v podstate pýta, či článok 110 ZFEÚ, ktorého znenie je zhodné so znením článku 90 ES, treba vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby členský štát zaviedol daň za znečistenie životného prostredia zaťažujúcu motorové vozidlá pri ich prvom prihlásení do evidencie v tomto členskom štáte.
- 31 I. Tatu v argumentácii zodpovedajúcej tej, ktorú uviedol pred vnútroštátnym súdom a ktorá je zhrnutá v bodoch 21 až 23 tohto rozsudku, namieta nezlučiteľnosť dane, ako je tá, o ktorú ide v konaní vo veci samej, s článkom 110 ZFEÚ. Česká vláda s týmto názorom súhlasí. Rumunská vláda a Európska komisia zastávajú opačné stanovisko.
- 32 Ako uviedla generálna advokátka v bode 20 a nasl. svojich návrhov, daň stanovená členskými štátmi pri prihlásení motorového vozidla do evidencie na jeho území, aby ho bolo možné prevádzkovať, nie je clo ani poplatkom s rovnakým účinkom ako clo v zmysle článkov 28 ZFEÚ a 30 ZFEÚ. Takáto daň je vnútroštátnou daňou, a preto sa

musí preskúmať vzhľadom na článok 110 ZFEÚ (pozri najmä rozsudky zo 17. júna 2003, *De Danske Bilimportører*, C-383/01, Zb. s. I-6065, bod 34, ako aj z 5. októbra 2006, *Nádasdi a Németh*, C-290/05 a C-333/05, Zb. s. I-10115, body 38 až 41).

- 33 Okrem toho, keďže vnútroštátne dane uvedené v článku 110 ZFEÚ nepatria do pôsobnosti článku 34 ZFEÚ, daň pri prihlasovaní do evidencie, ako je tá, o ktorú ide v konaní vo veci samej, nemožno posudzovať vo vzťahu k pravidlám o množstevných obmedzeniach dovozu ani vo vzťahu k opatreniam s rovnakým účinkom ako tieto obmedzenia (pozri v tomto zmysle rozsudky *De Danske Bilimportører*, už citovaný, bod 32, ako aj z 18. januára 2007, *Brzeziński*, C-313/05, Zb. s. I-513, bod 50).
- 34 Cieľom článku 110 ZFEÚ je však zabezpečenie voľného pohybu tovaru medzi členskými štátmi za normálnych podmienok hospodárskej súťaže. Jeho cieľom je vylúčenie akejkoľvek formy ochrany, ktorá by mohla vyplývať z uplatnenia diskriminačného vnútroštátneho zdanenia výrobkov, ktoré pochádzajú z ostatných členských štátov (pozri najmä rozsudky z 11. decembra 1990, *Komisia/Dánsko*, C-47/88, Zb. s. I-4509, bod 9; *Brzeziński*, už citovaný, bod 27, a z 3. júna 2010, *Kalinčev*, C-2/09, Zb. s. I-4939, bod 37).
- 35 Na tento účel prvý odsek článku 110 ZFEÚ zakazuje členským štátom zaťažovať výrobky z ostatných členských štátov vnútroštátnymi daňami, ktoré sú vyššie ako tie, ktoré zaťažujú podobné domáce výrobky. Toto ustanovenie Zmluvy smeruje k zabezpečeniu úplnej neutrality vnútroštátneho zdaňovania z hľadiska hospodárskej súťaže medzi výrobkami, ktoré sa už nachádzajú na vnútroštátnom trhu, a dovezenými výrobkami (rozsudky *Komisia/Dánsko*, už citovaný, body 8 a 9, ako aj z 29. apríla 2004, *Weigel*, C-387/01, Zb. s. I-4981, bod 66).

- 36 V konaní vo veci samej je nesporné, že režim zdanenia, ktorý zaviedlo OUG č. 50/2008, formálne nerozlišuje motorové vozidlá podľa pôvodu ani vlastníkov týchto vozidiel podľa štátnej príslušnosti. Predmetná daň je dlžná bez ohľadu na štátnu príslušnosť vlastníka uvedeného vozidla, členský štát, v ktorom bolo vyrobené, a otázku, či ide o vozidlo zakúpené na vnútroštátnom trhu alebo dovezené.
- 37 Aj v prípade, že nie sú splnené podmienky priamej diskriminácie, vnútroštátna daň môže byť diskriminačná nepriamo na základe svojich účinkov (rozsudok Nádassdi a Németh, už citovaný, bod 47).
- 38 Aby sa dalo určiť, či daň, o akú ide v konaní vo veci samej, predstavuje nepriamu diskrimináciu dovezených ojazdených motorových vozidiel oproti podobným ojazdeným motorovým vozidlám, ktoré sa už nachádzajú na vnútroštátnom území, s prihliadnutím na otázku položenú vnútroštátnym súdom a pripomienky predložené Súdnemu dvoru treba najprv preskúmať, či je takáto daň neutrálna vzhľadom na hospodársku súťaž medzi dovezenými ojazdenými vozidlami a podobnými ojazdenými vozidlami, ktoré boli prihlásené do evidencie na vnútroštátnom území predtým a pri tomto prihlásení boli zaťažené daňou, ktorú stanovuje OUG č. 50/2008. Následne bude potrebné preskúmať neutralitu toho istého druhu dane vo vzťahu k dovezeným ojazdeným vozidlám a vo vzťahu k podobným vozidlám, ktoré boli prihlásené do evidencie na vnútroštátnom území pred nadobudnutím účinnosti OUG č. 50/2008.

Neutralita dane medzi dovezenými ojazdenými vozidlami a podobnými ojazdenými vozidlami, ktoré boli už predtým prihlásené do evidencie na vnútroštátnom území a pri tomto prihlásení boli zaťažené rovnakou daňou

- 39 Z ustálenej judikatúry vyplýva, že článok 110 ZFEÚ je porušený, ak výška dane zaťažujúcej dovezené ojazdené vozidlo prevyšuje zostatkovú hodnotu dane, ktorá je

súčasťou hodnoty podobného ojazdeného vozidla, ktoré už je prihlásené do evidencie na vnútroštátnom území (rozsudky z 9. marca 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Zb. s. I-479, bod 20; z 22. februára 2001, Gomes Valente, C-393/98, Zb. s. I-1327, bod 23, ako aj z 19. septembra 2002, Tulliasiamies a Siilin, C-101/00, Zb. s. I-7487, bod 55).

- 40 V tejto súvislosti Súdny dvor spresnil, že po zaplatení dane pri prihlásení do evidencie v členskom štáte sa výška tejto dane stáva súčasťou hodnoty vozidla. Ak je vozidlo prihlásené do evidencie v dotknutom členskom štáte následne predané ako ojazdené vozidlo v tom istom členskom štáte, jeho trhovú hodnotu vrátane zostatkovej hodnoty dane pri prihlásení do evidencie sa bude rovnať určitému percentu z jeho pôvodnej hodnoty zodpovedajúcemu opotrebovaniu tohto vozidla (rozsudok Nádasi a Németh, už citovaný, bod 54). Na zabezpečenie neutrality dane preto musí hodnota ojazdeného motorového vozidla určená ako základ zdanenia odrážať hodnotu podobného motorového vozidla už prihláseného do evidencie na vnútroštátnom území (rozsudky Weigel, už citovaný, bod 71, a z 20. septembra 2007, Komisia/Grécko, C-74/06, Zb. s. I-7585, bod 28).
- 41 Aby sa dosiahol tento výsledok, pri výpočte výšky dane sa musí zohľadniť skutočné opotrebenie dovezených ojazdených vozidiel. Toto zohľadnenie skutočného opotrebenia motorových vozidiel nemusí nevyhnutne znamenať ocenenie alebo technickú kontrolu každého vozidla. Aby sa členský štát vyhol ťažkostiam, ktoré sú spojené s takýmto systémom, môže prostredníctvom paušálnych sadzobníkov stanovených legislatívnym, správnym alebo administratívnym ustanovením určiť a vypočítať na základe kritérií, akými sú vek, počet najazdených kilometrov, celkový stav, systém pohonu, značka alebo model vozidla, hodnotu ojazdených motorových vozidiel, ktorá by bola vo všeobecnosti veľmi blízka ich skutočnej hodnote (rozsudky Gomes Valente, už citovaný, bod 24; Weigel, už citovaný, bod 73, a Komisia/Grécko, už citovaný, bod 29).
- 42 Tieto objektívne kritériá slúžiace na ohodnotenie opotrebenia motorových vozidiel neboli Súdnym dvorom vypočítané kategorickým spôsobom (rozsudok Komisia/Grécko, už citovaný, bod 37). Nemusia sa preto nevyhnutne uplatňovať súčasne.

Uplatňovanie sadzobníka založeného na jedinom kritériu opotrebenia, ako je vek motorového vozidla, však nezaručuje, že sadzobník odráža skutočné opotrebenie týchto vozidiel (pozri v tomto zmysle rozsudky Gomes Valente, už citovaný, body 28 a 29, a Komisia/Grécko, už citovaný, body 38 až 42). Najmä pri nezohľadnení stavu najazdených kilometrov sadzobník stanovený predmetnou legislatívou vo všeobecnosti nevedie k rozumnému priblíženiu sa skutočnej hodnote dovezených ojazdených vozidiel (rozsudok Komisia/Grécko, už citovaný, bod 43).

- 43 V konaní vo veci samej zo spisu predloženého Súdnemu dvoru nepochybne vyplýva, že výška dane je určená jednak v závislosti od vlastností odrážajúcich v určitej miere znečistenie životného prostredia spôsobené vozidlom, ako je objem valcov a norma Euro, ktorú spĺňa, a jednak zohľadňuje opotrebenie uvedeného vozidla. Toto opotrebenie, ktoré vedie k zníženiu sumy získanej na základe environmentálnych faktorov, je určené nielen v závislosti od veku vozidla (položka E vo formulároch stanovených v článku 6 ods. 1 OUG č. 50/2008), ale rovnako, ako to tiež vyplýva z článku 6 ods. 3 OUG č. 50/2008 a článkov 4 a 5 metodologických pravidiel, od skutočného počtu priemerne ročne najazdených kilometrov vozidla, ak daňovník predložil vyhlásenie uvádzajúce tento počet. Okrem toho, ak sa daňovník domnieva, že vek a skutočný počet priemerne ročne najazdených kilometrov neodrážajú skutočné opotrebenie vozidla správnym a dostatočným spôsobom, v zmysle článku 10 OUG č. 50/2008 môže požadovať, aby bolo opotrebenie určené prostredníctvom kontroly, ktorej spoplatnenie znášané daňovníkom nesmie presahovať náklady na úkony spojené s kontrolou.

- 44 Tým, že do výpočtu dane zavádza vek vozidla a jeho skutočný počet priemerne najazdených kilometrov za rok, a tým, že k uplatňovaniu týchto kritérií pridáva nepovinné zohľadnenie stavu vozidla a jeho vybavenia za primerané náklady prostredníctvom kontroly vykonanej príslušným orgánom v oblasti evidencie motorových vozidiel,

právna úprava, ako je tá, o ktorú ide v konaní vo veci samej, zabezpečuje, že výška dane sa znižuje v závislosti od rozumného priblíženia sa k skutočnej hodnote vozidla.

- 45 Tento záver podporuje okolnosť, že v sadzobníku uvedenom v prílohe č. 4 OUG č. 50/2008 bola riadne zohľadnená skutočnosť, že ročné zníženie hodnoty motorového vozidla je zvyčajne vyššie ako 5 % a že toto opotrebenie nie je lineárne, najmä počas prvých rokov, keď sa prejavuje oveľa výraznejšie ako neskôr (pozri rozsudok Komisia/Grécko, už citovaný, bod 30 a citovaná judikatúra).
- 46 Rumunská vláda sa okrem toho mohla oprávnene domnievať, že kritériá opotrebenia týkajúce sa stavu vozidla a jeho vybavenia možno riadne uplatniť len vtedy, ak toto vozidlo individuálne preskúma odborník, a že na to, aby sa tieto kontroly neuskutočňovali príliš často a nezaťažovali administratívne ani finančne zavedený systém, treba žiadať, aby náklady na kontrolu znášal daňovník.
- 47 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že taký systém, aký zaviedlo OUG č. 50/2008, ktorý pri výpočte dane pri prihlásení do evidencie zohľadňuje opotrebenie motorového vozidla stanovené podrobným paušálnym sadzobníkom, ktorý má štatisticky podložené údaje týkajúce sa veku a skutočného počtu priemerne ročne najazdených kilometrov, ku ktorým sa môže na žiadosť daňovníka a na jeho náklady pridať vykonanie kontroly stavu uvedeného vozidla a jeho vybavenia, zabezpečuje, že táto daň, pokiaľ zaťažuje dovezené ojazdené vozidlá, nepresahuje zostatkovú hodnotu uvedenej dane, ktorá je súčasťou hodnoty podobných ojazdených vozidiel, ktoré už boli skôr prihlásené do evidencie na vnútroštátnom území a pri tomto prihlásení boli podrobené dani, ktorú stanovuje OUG č. 50/2008.

Neutralita dane vo vzťahu k dovezeným ojazdeným vozidlám a vo vzťahu k podobným ojazdeným vozidlám, ktoré boli prihlásené do evidencie na vnútroštátnom území pred zavedením uvedenej dane

- 48 I. Tatu poznamenáva, že povolenie prevádzkovať v Rumunsku ojazdené vozidlo zakúpené v inom členskom štáte zahŕňa zaplatenie dane za znečistenie životného prostredia, v jeho prípade vo výške 7 595 lei za vozidlo s objemom valcov 2 155 cm³, spĺňajúce normu Euro 2 a vyrobené v roku 1997, zatiaľ čo nákup vozidla prihláseného do evidencie pred nadobudnutím účinnosti OUG č. 50/2008, ktoré je presne v rovnakom veku a má rovnaké technické parametre ako toto dovezené vozidlo, na rumunskom trhu s ojazdenými vozidlami bude v zásade finančne oveľa výhodnejšie, keďže nijaká daň podobného významu, ako je tá, ktorú vyžaduje OUG č. 50/5008, nie je splatná ani zahrnutá do hodnoty tohto vozidla zakúpeného na rumunskom trhu.
- 49 Rumunská vláda tvrdí, že podľa nej sa článok 110 ZFEÚ netýka daňovej samostatnosti členských štátov a že príťažlivosť rumunského trhu s ojazdenými vozidlami v porovnaní s trhom s dovezenými ojazdenými vozidlami, ktorý zdôrazňuje I. Tatu, je spôsobená okolnosťou, že OUG č. 50/2008 sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré boli prihlásené do evidencie v Rumunsku predtým, ako toto nariadenie nadobudlo účinnosť. V tejto súvislosti sa rumunská vláda odvoláva na bod 49 už citovaného rozsudku Nádasdi a Németh, v ktorom Súdny dvor v zásade rozhodol, že sa nemožno úspešne odvolávať na článok 110 ZFEÚ preto, aby sa preukázal diskriminačný účinok dane len z dôvodu, že táto daň zaťažuje vozidlá prihlásené do evidencie po nadobudnutí účinnosti zákona, ktorý sa jej týka, pričom nezaťažuje vozidlá, ktoré boli prihlásené do evidencie pred týmto nadobudnutím účinnosti.
- 50 V tejto súvislosti treba najprv pripomenúť, ako to Súdny dvor uviedol v bode 49 už citovaného rozsudku Nádasdi a Németh, že cieľom článku 110 ZFEÚ nie je brániť členskému štátu zaviesť nové dane alebo zmeniť sadzby alebo základ existujúcich daní.

- 51 Okrem toho je celkom zjavné, že ak členský štát zavádza novú daňovú úpravu, jej uplatňovanie stanoví od určitého dňa. Daň uplatňovaná po nadobudnutí účinnosti tejto úpravy sa preto môže líšiť od dane podľa sadzby platnej predtým. Ako to tiež konštatoval Súdny dvor v bode 49 uvedeného rozsudku *Nádasdi a Németh*, na ktorý sa odvoláva rumunská vláda, uvedená okolnosť sa sama osebe nemôže chápať tak, že má diskriminačný účinok na prípady, ktoré nastali po nadobudnutí účinnosti novej úpravy, oproti prípadom, ktoré nastali predtým.
- 52 Z uvedeného rozsudku *Nádasdi a Németh* však nijako nevyplýva, že právomoci členských štátov v oblasti zavádzania nových daní sú neobmedzené. Z ustálenej judikatúry práve naopak vyplýva, že zákaz stanovený článkom 110 ZFEÚ sa musí uplatniť zakaždým, keď je zdanenie takej povahy, že môže odradiť od dovozu tovaru pochádzajúceho z iných členských štátov a zvýhodniť tým domáce výrobky (pozri v tomto zmysle rozsudky z 3. marca 1988, *Bergandi*, 252/86, Zb. s. 1343, bod 25; zo 7. decembra 1995, *Ayuntamiento de Ceuta*, C-45/94, Zb. s. I-4385, bod 29, ako aj z 8. novembra 2007, *Stadtgemeinde Frohnleiten a Gemeindebetriebe Frohnleiten*, C-221/06, Zb. s. I-9643, bod 40).
- 53 Článok 110 ZFEÚ by stratil svoj zmysel a cieľ, ak by členské štáty mohli zavádzať nové dane, ktorých cieľom alebo účinkom by bolo odradiť od predaja dovezených výrobkov v prospech predaja podobných výrobkov nachádzajúcich sa na vnútroštátnom trhu, ktoré naň boli uvedené pred nadobudnutím účinnosti uvedeného zdanenia. Takáto situácia by členským štátom umožňovala, aby zavádzaním vnútroštátnych daní, ktoré majú účinok, aký bol opísaný vyššie, obchádzali zákazy stanovené v článkoch 28 ZFEÚ, 30 ZFEÚ a 34 ZFEÚ.
- 54 Pokiaľ ide o dane zaťažujúce motorové vozidlá, z neexistencie harmonizácie v tejto oblasti vyplýva, že každý členský štát môže stanovovať daňové opatrenia podľa vlastného posúdenia. Takéto posúdenie, rovnako ako opatrenia prijaté na účely jeho zavedenia, však nesmie mať účinok opísaný v predchádzajúcom bode (pozri v tomto

zmysle rozsudky z 21. marca 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Zb. s. I-3193, bod 40; z 15. septembra 2005, Komisia/Dánsko, C-464/02, Zb. s. I-7929, bod 74, a z 1. júna 2006, De Danske Bilimportører, C-98/05, Zb. s. I-4945, bod 28).

55 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že motorové vozidlá nachádzajúce sa na trhu určitého členského štátu sú jeho „domácimi výrobkami“ v zmysle článku 110 ZFEÚ. Ak sa tieto výrobky predávajú na trhu tohto členského štátu s ojazdenými vozidlami, vo vzťahu k dovezeným ojazdeným vozidlám rovnakého druhu, vlastností a opotrebenia sa musia považovať za „podobné výrobky“. Ojazdené vozidlá zakúpené na trhu uvedeného členského štátu a tie, ktoré boli na účely dovozu a uvedenia do prevádzky v tomto členskom štáte kúpené v iných členských štátoch, predstavujú konkurenčné výrobky (pozri najmä rozsudky Komisia/Dánsko, už citovaný, bod 17, ako aj Kalinčev, už citovaný, body 32 a 40).

56 Zo zásad, ktoré boli pripomenuté vyššie, vyplýva, že článok 110 ZFEÚ zaväzuje každý členský štát, aby si zvolil a zaviedol také daňové zaťaženie motorových vozidiel, ktorého účinkom by nebolo zvýhodňovanie predaja domácich ojazdených vozidiel a odrádzanie od dovozu podobných ojazdených vozidiel.

57 Vo veci samej napriek nespochybňovanej prítomnosti štatistických údajov, ktoré preukazujú veľmi významný pokles prihlásení dovezených vozidiel do evidencie v Rumunsku po nadobudnutí účinnosti OUG č. 50/2008, rumunská vláda pred Súdnym dvorom zdôrazňovala, že prvoradým cieľom sledovaným týmto nariadením je ochrana životného prostredia.

- 58 Zo spisu predloženého Súdnemu dvoru však v každom prípade vyplýva, že účinkom uvedenej úpravy je, že dovezené ojazdené vozidlá vyznačujúce sa značným vekom a opotrebením sú napriek uplatneniu podstatného zníženia sumy dane zohľadňujúceho ich opotrebenie zaťažené daňou, ktorá môže hraničiť s 30 % ich trhovej hodnoty, zatiaľ čo podobné vozidlá predávané na vnútroštátnom trhu s ojazdenými vozidlami nie sú takouto daňovou ťarchou nijako zaťažené. Nijako nemožno spochybniť, že za týchto podmienok je účinkom OUG č. 50/2008 odrádzať od dovozu ojazdených vozidiel kúpných v iných členských štátoch a ich uvádzania do prevádzky v Rumunsku.
- 59 V tejto súvislosti treba vzhľadom na zásady pripomenuté v bodoch 50 až 53 tohto rozsudku spresniť, že hoci si členské štáty zachovávajú v daňovej oblasti rozsiahle právomoci, ktoré im umožňujú prijímať široký rozsah opatrení, musia pritom dodržiavať zákaz stanovený článkom 110 ZFEÚ.
- 60 Okrem toho treba konštatovať, ako to správne poznamenal I. Tatu, že cieľ ochrany životného prostredia, na ktorý sa odvoláva rumunská vláda – ktorý sa prejavuje jednak tým, že uplatnenie odrádzajúcej dane bráni tomu, aby sa v Rumunsku prevádzkovali obzvlášť znečisťujúce vozidlá, ako sú tie, ktoré spĺňajú normy Euro 1 a Euro 2 a majú značný objem valcov, a jednak tým, že príjmy z tejto dane sa používajú na financovanie environmentálnych projektov – by sa mohol realizovať ucelenejším a koherentnejším spôsobom tak, že daň za znečistenie životného prostredia by zaťažovala všetky vozidlá tohto druhu prevádzkované v Rumunsku. Takéto zdanenie, ktorého zavedenie v rámci ročnej cestnej dane je dokonale uskutočniteľné, by nezvýhodňovalo vnútroštátny trh s ojazdenými vozidlami na úkor prevádzkovania dovezených ojazdených vozidiel a okrem toho by bolo v súlade so zásadou znečisťovateľ platí.
- 61 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že článok 110 ZFEÚ sa musí vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby členský štát

zaviedol daň za znečistenie životného prostredia zaťažujúcu motorové vozidlá pri ich prvom prihlásení do evidencie v tomto členskom štáte, ak je toto daňové opatrenie stanovené takým spôsobom, že odrádza od toho, aby sa v tomto členskom štáte uvádzali do prevádzky ojazdené vozidlá zakúpené v iných členských štátoch, pričom neodrádza od nákupu ojazdených vozidiel rovnakého veku a rovnakého opotrebenia na vnútroštátnom trhu.

O trovách

- 62 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol takto:

Článok 110 ZFEÚ sa musí vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby členský štát zaviedol daň za znečistenie životného prostredia zaťažujúcu motorové vozidlá pri ich prvom prihlásení do evidencie v tomto členskom štáte, ak je toto daňové opatrenie stanovené takým spôsobom, že odrádza od toho, aby sa v tomto členskom štáte uvádzali do prevádzky ojazdené vozidlá zakúpené v iných členských štátoch, pričom neodrádza od nákupu ojazdených vozidiel rovnakého veku a rovnakého opotrebenia na vnútroštátnom trhu.

Podpisy