



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

z 19. decembra 2013*

„Vnútroštátne zdanenie — Článok 110 ZFEÚ — Daň z prihlásenia do evidencie — Podobné domáce výrobky — Neutralita dane vo vzťahu k dovezeným ojazdeným vozidlám a vo vzťahu k podobným vozidlám, ktoré sa už nachádzajú na vnútroštátnom trhu“

Vo veci C-437/12,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Gerechtshof 's-Hertogenbosch (Holandsko) z 27. septembra 2012 a doručený Súdnemu dvoru 1. októbra 2012, ktorý súvisí s konaním, ktoré začal:

X

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

vo zložení: predseda ôsmej komory C. G. Fernlund (spravodajca), vykonávajúci funkciu predsedu ôsmej komory, sudcovia A. Ó Caoimh a E. Jarašiūnas,

generálny advokát: M. Wathelet,

tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 19. septembra 2013,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- X, v zastúpení: M. M. de Jong, advocaat,
- holandská vláda, v zastúpení: C. Schillemans, C. Wissels a M. Noort, splnomocnené zástupkyne,
- fínska vláda, v zastúpení: J. Heliskoski, splnomocnený zástupca,
- Európska komisia, v zastúpení: C. Barslev, R. Troosters a R. Lyal, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: holandčina.

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 110 ZFEÚ.
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu začatého na podnet X, právnickej osoby, vo veci dane z osobných motorových vozidiel a motocyklov (belasting personenauto's en motorrijwielen, ďalej len „BPM“), ktorú X musela zaplatiť pri prihlásení motorového vozidla pochádzajúceho z iného členského štátu do evidencie v Holandsku.

Právny rámec

- 3 § 1 zákona o dani z osobných motorových vozidiel a motocyklov z roku 1992 (Wet op de belasting personenauto's en motorrijwielen 1992) v znení uplatniteľnom na skutkový stav (ďalej len „zákon o BPM“) stanovuje:

„1. Osobné motorové vozidlá, motocykle a úžitkové vozidlá podliehajú dani nazwanej ‚[BPM]‘.

2. Daňová povinnosť vzniká ku dňu zápisu osobného motorového vozidla, motocykla alebo úžitkového vozidla do evidenčného registra v súlade so zákonom o cestnej premávke [Wegenverkeerswet] z roku 1994.

...“

- 4 V rokoch 2006 až 2009 sa BPM podľa § 9 zákona o BPM vypočítala na základe percentuálnej sadzby z „čistej katalógovej ceny“ dotknutého motorového vozidla s výhradou možného krátenia alebo zvyšovania podľa tohto ustanovenia.

- 5 V súvislosti s čistou katalógovou cenou § 9 body 3 a 6 zákona o BPM stanovuje:

„3. Za čistú katalógovú cenu sa považuje katalógová cena bez dane z obratu... zahrnutej v tejto cene.

...

6. V prípade ojazdeného motorového vozidla... platí katalógová cena v čase prvého uvedenia... vozidla do prevádzky...“

- 6 Od 1. februára 2008 sa zmenil základ BPM. Táto daň sa viac nevypočítava iba na základe čistej katalógovej ceny, ale zahŕňa aj sumu závislú od emisií oxidu uhličitého (ďalej len „CO₂“) zmeraných podľa smernice Rady 80/1268/EHS zo 16. decembra 1980 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa spotreby paliva motorových vozidiel (Ú. v. ES L 375, s. 36; Mim. vyd. 13/006, s. 77). Pri stanovení základu BPM sa teda časť týkajúca sa čistej katalógovej ceny postupne kráti v prospech časti týkajúcej sa miery emisií CO₂.

- 7 V rokoch 2006 až 2009 boli percentuálne sadzby z čistej katalógovej ceny zohľadnenej pri stanovení základu dane nasledujúce:

— od roku 2006 a do 31. januára 2008: 45,2 %,

— od 1. februára 2008: 42,3 % a

— v roku 2009: 40 %.

- 8 V období od 1. februára 2008 do 31. decembra 2009 z dôvodu prechodných ustanovení ojazdené motorové vozidlá dovezené a prihlásené do evidencie v uvedenom období nepodliehali BPM vypočítanej na základe emisií CO₂ v prípade, že po prvýkrát boli uvedené do prevádzky pred 1. februárom 2008.
- 9 Od 1. januára 2010 sa BPM vypočítaná v kombinácii čistej katalógovej ceny so sadzbou emisií CO₂ vzťahuje na všetky vozidlá prihlásené do evidencie vrátane vozidiel, ktoré boli po prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. februárom 2008.
- 10 V súvislosti s výškou BPM v prípade ojazdených motorových vozidiel § 10 zákona o BPM stanovuje:
- „1. ... výška dane uplatniteľnej [na vozidlo]... sa vypočíta s prihliadnutím na zníženie hodnoty.
2. Za zníženie hodnoty v zmysle prvého odseku sa považujú odpisy vyjadrené v percentách z nákupnej hodnoty v Holandsku v čase prvého uvedenia motorového vozidla do prevádzky. ...
- ...“
- 11 Zákon o BPM poskytuje daňovému dlžníkovi možnosť zvoliť si zníženú BPM, ak je výška BPM, ktorá by sa mala uplatniť na nové vozidlo pri jeho prvom použití v Holandsku, podľa zákonných ustanovení platných k tomuto dňu a upravujúcich základ dane a daňovú sadzbu nižšia ako suma vypočítaná na rok 2010.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 12 Dňa 11. januára 2010 na účely prihlásenia osobného motorového vozidla do evidencie v Holandsku podala X daňové priznanie k BPM, v ktorom uviedla sumu 5 776 eur a túto sumu aj odviedla. Vozidlo bolo po prvýkrát uvedené do prevádzky 30. mája 2006 v Nemecku, a malo teda nemeckú štátnu poznávaciu značku.
- 13 X podala proti výške splatnej a zaplatenej BPM sťažnosť. Vzhľadom na to, že voorzitter van het managementteam van het onderdeel Belastingdienst/Z van de rijksbelastingdienst túto sťažnosť zamietol, X podala žalobu na Rechtbank Breda. Uvedený súd žalobe čiastočne vyhovel a nariadil vrátiť BPM vo výške 1 233 eur.
- 14 X podala na Gerechtshof 's-Hertogenbosch odvolanie proti rozsudku, ktorý vydal Rechtbank Breda. X sa domnieva, že na výpočet výšky splatnej BPM treba vychádzať zo sumy dane, ktorou sú zaťažené podobné ojazdené vozidlá prihlásené do evidencie v období od 1. februára 2008 do 31. decembra 2009, v ktorej základe nebola zahrnutá časť týkajúca sa emisií CO₂. X preto žiada o vrátenie zaplatenej BPM vo výške 2 809 eur.
- 15 X uvádza, že BPM je nezlučiteľná s právom Únie. Jej suma je vyššia ako suma, ktorou sú zaťažené podobné ojazdené vozidlá používané po prvýkrát pred 1. februárom 2008 a ktoré boli na rozdiel od predmetného vozidla dovezené a prihlásené do evidencie v období od 1. februára 2008 do 31. decembra 2009. Ojazdené vozidlá dovezené po uplynutí tohto obdobia sú teda z daňového hľadiska zaťažené viac ako porovnateľné vozidlá prihlásené do evidencie v uvedenom období.
- 16 Voorzitter van het managementteam van het onderdeel Belastingdienst/Z van de rijksbelastingdienst zastáva názor, že na výpočet výšky BPM treba vychádzať zo sumy dane, ktorou sú zaťažené podobné vozidlá, ako je predmetné vozidlo, ktoré boli po prvýkrát uvedené do prevádzky v roku 2006 a boli ako nové vozidlá prihlásené do evidencie v Holandsku v tom istom roku.

- 17 Vnútroštátny súd má určité pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť BPM s článkom 110 ZFEÚ. Pýta sa, či vyberanie tejto dane pri prihlasovaní vozidla dotknutého vo veci samej do evidencie treba zrušiť v rozsahu, v akom závisí od emisií CO₂. Tiež sa pýta, či sa suma BPM, ktorá sa požadovala pri prihlásení tohto vozidla do evidencie v roku 2010, musí porovnať so zostatkovou sumou tejto dane, ktorá bola v roku 2010 ešte zahrnutá v hodnote podobných vozidiel, dovezených a prihlásených do evidencie v Holandsku v roku 2006 ako nové vozidlá, alebo aj so zostatkovou sumou uvedenej dane zahrnutou v roku 2010 v hodnote vozidiel, ktoré boli tak ako predmetné vozidlo po prvýkrát uvedené do prevádzky v roku 2006 a ktoré sa neskôr dovezli a prihlásili do evidencie ako ojazdené motorové vozidlá v období od 1. februára 2008 do 31. decembra 2009.
- 18 Za týchto podmienok sa Gerechthof 's-Hertogenbosch rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:
- „1. Treba pri posudzovaní otázky, ktorá bola položená v rámci článku 110 ZFEÚ, či je (alebo nie je) suma dane z prihlásenia [predmetného vozidla] za rok 2010 vyššia ako zostatková suma dane, ktorá je zahrnutá v hodnote porovnateľného ojazdeného osobného motorového vozidla, ktoré v tuzemsku už bolo prihlásené, považovať na účely stanovenia uvedenej zostatkovej hodnoty za podobné:
- porovnateľné [vozidlo], ktoré bolo v roku prvého uvedenia [predmetného vozidla] do prevádzky (v roku 2006) prihlásené ako nové vozidlo, alebo
 - okrem toho aj (ostatné) [vozidlá], ktoré boli v roku 2010 dostupné na trhu s ojazdenými vozidlami a ktoré rovnako ako [predmetné vozidlo] boli po prvýkrát uvedené do prevádzky 30. mája 2006 a inak sú porovnateľné, ale po 30. máji 2006 (v období od 30. mája 2006 do roku 2009) boli (dovezené a) prihlásené do evidencie ako ojazdené vozidlá, a/alebo
 - okrem toho aj (ostatné) [vozidlá], ktoré boli v roku 2010 dostupné na trhu s ojazdenými vozidlami a ktoré na rozdiel od [predmetného vozidla] boli po prvýkrát uvedené do prevádzky po 30. máji 2006, ale inak sú porovnateľné, a po 30. máji 2006 (v období od 30. mája 2006 do roku 2009) boli (dovezené a) prihlásené do evidencie ako nové alebo ako ojazdené vozidlá?
2. Považuje sa pri posudzovaní otázky, či článok 110 ZFEÚ bráni výberu BPM pri prihlásení [predmetného vozidla] do evidencie v roku 2010, pokiaľ táto daň závisí... od emisií CO₂, táto časť dane za novú daň, ktorú treba odlišiť od BPM, ktorá do 1. februára 2008 závisela výlučne od [čistej] katalógovej ceny, takže pokiaľ daň závisí od emisií CO₂, nie je porovnanie s (podobnými) ojazdenými osobnými motorovými vozidlami, ktoré boli prihlásené do evidencie pred 1. januárom 2010, relevantné?
3. Pokiaľ by nešlo o novú daň v zmysle [druhej] otázky, predstavuje výber BPM pri prihlásení [predmetného vozidla] do evidencie v roku 2010, pokiaľ táto daň závisí od emisií CO₂..., podľa článku 110 ZFEÚ prekážku toho, aby sa na [osobné motorové vozidlá], ktoré sú porovnateľné s [predmetným osobným motorovým vozidlom] a ktoré boli po prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. februárom 2008 a v období od 1. februára 2008 do 31. decembra 2009 boli dovezené a prihlásené do evidencie ako ojazdené vozidlá, neuplatňovala daň závisiaca od emisií CO₂..., pokiaľ sa táto daň závisiaca od emisií CO₂ uplatňovala počas uvedeného obdobia pri prihlasovaní [osobných motorových vozidiel] do evidencie, ktoré boli po prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. februári 2008, ale inak boli porovnateľné s [predmetným osobným motorovým vozidlom]?“

O prejudiciálnych otázkach

- 19 Svojimi otázkami, ktoré treba preskúmať spoločne, chce vnútroštátny súd v podstate na jednej strane zistiť, ktoré výrobky treba na účely uplatnenia článku 110 ZFEÚ považovať za podobné domáce výrobky porovnateľné s ojazdeným motorovým vozidlom, ktoré bolo po prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. februárom 2008 a ktoré bolo dovezené a prihlásené do evidencie v Holandsku v roku 2010, ako aj na druhej strane, či článok 110 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že bráni dani, ako je BPM uplatňovaná v roku 2010.

Podobné domáce výrobky

- 20 Na úvod treba uviesť, že daň stanovená členským štátom pri prihlásení motorového vozidla do evidencie na jeho území, aby ho bolo možné prevádzkovať, predstavuje vnútroštátne zdanenie, a preto sa musí preskúmať vzhľadom na článok 110 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. apríla 2011, Tatu, C-402/09, Zb. s. I-2711, bod 32 a citovanú judikatúru).
- 21 V tejto veci treba pripomenúť, že 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.
- 22 Okrem toho treba pripomenúť, že motorové vozidlá nachádzajúce sa na trhu členského štátu sú jeho „domácimi výrobkami“ v zmysle článku 110 ZFEÚ (pozri rozsudok Tatu, už citovaný, bod 55).
- 23 Ak sa tieto výrobky predávajú na trhu ojazdených vozidiel tohto členského štátu, musia sa považovať za „podobné výrobky“ vo vzťahu k dovezeným ojazdeným vozidlám v prípade, že ich vlastnosti a potreby, ktorým zodpovedajú, ich stavajú do konkurenčného vzťahu. Miera hospodárskej súťaže medzi dvomi modelmi závisí od rozsahu, v akom zodpovedajú rozličným požiadavkám, predovšetkým v oblasti ceny, rozmerov, komfortu, jazdných vlastností, spotreby, životnosti a spoľahlivosti. Referenčné vozidlo musí byť vozidlo, ktoré sa svojimi vlastnosťami čo najviac podobá dovezenému vozidlu. To predpokladá zohľadnenie modelu, typu a iných charakteristík, ako je systém pohonu, alebo výbava, vek, ako aj najazdené kilometre, celkový stav alebo značka (pozri najmä rozsudky z 19. septembra 2002, Tulliasiamies a Siilin, C-101/00, Zb. s. I-7487, body 75 a 76, ako aj z 20. septembra 2007, Komisia/Grécko, C-74/06, Zb. s. I-7585, body 29 a 37).
- 24 V tomto ohľade treba uviesť, že zoznam kritérií uvedených v predchádzajúcom bode nie je vyčerpávajúci a že tieto kritériá nie sú záväzné. V každom prípade sa referenčné vozidlo môže líšiť v závislosti od vlastností dovezeného vozidla. Dve vozidlá s rovnakým dátumom prvého uvedenia do prevádzky nemusia byť nevyhnutne podobné napríklad z dôvodu rozdielneho počtu najazdených kilometrov. Prináleží vnútroštátnemu súdu s prihliadnutím na vlastnosti uvedené v predchádzajúcom bode určiť, ktoré domáce výrobky majú vlastnosti, ktoré čo najviac zodpovedajú vlastnostiam predmetného dovezeného vozidla.
- 25 Z toho vyplýva, že podobnými domácimi výrobkami, ktoré sú porovnateľné s takým ojazdeným vozidlom, ako je vozidlo dotknuté vo veci samej, ktoré bolo po prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. februárom 2008 a ktoré bolo dovezené a prihlásené do evidencie v Holandsku v roku 2010, sú vozidlá nachádzajúce sa už na holandskom trhu s vlastnosťami, ktoré čo najviac zodpovedajú vlastnostiam predmetného vozidla.

Zlučiteľnosť BPM s článkom 110 ZFEÚ

- 26 Cieľom článku 110 ZFEÚ je zabezpečenie voľného pohybu tovaru medzi členskými štátmi v normálnych podmienkach 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 (rozsudok Tatu, už citovaný, bod 34 a citovaná judikatúra).
- 27 V tejto súvislosti, ako bolo uvedené v bode 21 tohto rozsudku, prvý odsek tohto článku zakazuje členským štátom zaťažovať výrobky z ostatných členských štátov vnútroštátnymi daňami, ktoré sú vyššie ako tie, ktoré zaťažujú podobné domáce výrobky.
- 28 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že z ustálenej judikatúry vyplýva, že systém zdaňovania možno považovať za zlučiteľný s článkom 110 ZFEÚ, iba ak sa preukáže, že funguje tak, že je v každom prípade vylúčené, aby dovážané výrobky boli zdaňované vyššou sadzbou než domáce výrobky, a nemá teda v žiadnom prípade diskriminačné účinky (rozsudok z 19. marca 2009, Komisia/Fínsko, C-10/08, bod 24 a citovanú judikatúru).
- 29 Súdny dvor totiž už rozhodol, že v oblasti zdanenia motorových vozidiel 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 z 11. decembra 1990, Komisia/Dánsko, C-47/88, Zb. s. I-4509, bod 9, a z 29. apríla 2004, Weigel, C-387/01, Zb. s. I-4981, bod 66).
- 30 Súdny dvor rovnako 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 tržná hodnota vrátane zostatkovej hodnoty dane pri prihlásení do evidencie sa bude rovnať určitému percentu z jeho pôvodnej hodnoty stanovenému vzhľadom na opotrebovanie tohto vozidla (pozri rozsudok z 5. októbra 2006, Nádasdi a Németh, C-290/05 a C-333/05, Zb. s. I-10115, bod 54).
- 31 Článok 110 ZFEÚ je porušený, ak výška dane zaťažujúcej dovezené ojazdené vozidlo s pôvodom v inom členskom štáte prevyšuje zostatkovú hodnotu dane, ktorá je zahrnutá v hodnote podobného ojazdeného vozidla, ktoré už je prihlásené do evidencie v tuzemsku (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 Tulliasiamies a Siilin, už citovaný, bod 55).
- 32 Ak totiž suma dane z prihlásenia do evidencie, ktorá zaťažuje ojazdené dovezené vozidlá, prevyšuje zostatkovú sumu tejto dane zahrnutú v hodnote podobných ojazdených vozidiel, ktoré sú už prihlásené do evidencie na vnútroštátnom trhu, vzniká riziko zvýhodnenia predaja domácich ojazdených vozidiel a odrádzania od dovozu podobných ojazdených vozidiel.
- 33 Cieľom článku 110 ZFEÚ však nie je brániť členskému štátu zaviesť nové dane či zmeniť sadzby alebo základ existujúcich daní (rozsudky Nádasdi a Németh, už citovaný, bod 49, ako aj Tatu, už citovaný, bod 50).
- 34 Právomoci členských štátov v oblasti zavádzania nových daní či zmien sadziieb alebo základu existujúcich daní však nie sú neobmedzené. Zákaz stanovený v článku 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 rozsudok Tatu, už citovaný, bod 52 a citovanú judikatúru).

- 35 Členské štáty teda nemôžu zavádzať nové dane alebo meniť existujúce dane, ktorých cieľom alebo účinkom je odradiť od predaja dovezených výrobkov v prospech predaja podobných výrobkov nachádzajúcich sa na vnútroštátnom trhu, ktoré naň boli uvedené pred nadobudnutím účinnosti uvedených daní alebo zmien (pozri v tomto zmysle rozsudok Tatu, už citovaný, bod 53).
- 36 V súvislosti s BPM zo spisu predloženého Súdnemu dvoru vyplýva, že sa táto daň vzťahuje iba na prvé prihlásenie vozidla do holandskej evidencie. Holandská právna úprava sa od roku 2006 niekoľkokrát zmenila. Pred 1. februárom 2008 sa uvedená daň vypočítala iba na základe percentuálneho podielu z čistej katalógovej ceny. Od toho dňa základ tejto dane zahŕňa aj sumu závislú od miery emisií CO₂. V tomto základe dane sa časť týkajúca sa čistej katalógovej ceny postupne kráti v prospech časti týkajúcej sa miery emisií CO₂.
- 37 Ako zdôraznili holandská vláda a Európska komisia, napriek zmene týkajúcej sa spôsobu výpočtu BPM sa zdá, že skutočnosť vedúca k vzniku povinnosti platiť túto daň, a to prvé prihlásenie vozidla do holandskej evidencie, sa nemení, a to tak pred predmetnou zmenou, ako aj po nej. V prejednávanej veci ide teda o rovnakú daň ako predtým.
- 38 Aj za predpokladu, že by išlo o novú daň, zákaz stanovený v článku 110 ZFEÚ, ako bolo uvedené v bode 34 tohto rozsudku, sa musí uplatniť zakaždým, keď je vnútroštátne zdanenie členského štátu takej povahy, že môže odradiť od dovozu tovaru pochádzajúceho z iných členských štátov a zvýhodniť tým podobné domáce výrobky.
- 39 Vo veci samej sa zdá, že zo spisu predloženého Súdnemu dvoru vyplýva, že ojazdené vozidlá, ktoré boli po prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. februárom 2008, ktoré však boli dovezené a prihlásené do evidencie v Holandsku v období od 1. februára 2008 do 31. decembra 2009, podliehali z dôvodu oslobodenia od časti BPM závislej od miery emisií CO₂ nižšej BPM, než je tá, ktorej podliehali podobné ojazdené vozidlá dovezené a prihlásené do evidencie po 1. januári 2010.
- 40 Za tohto predpokladu by na vnútroštátnom trhu mali existovať podobné ojazdené vozidlá porovnateľné s vozidlom dotknutým vo veci samej, pri ktorom zostatková suma BPM ešte zahrnutá v ich hodnote je nižšia než suma tejto dane zaťažujúcej dotknuté vozidlo.
- 41 Ak táto posledná uvedená suma prevyšuje najnižšiu zostatkovú sumu, ktorá je ešte zahrnutá v hodnote podobných ojazdených vozidiel, ktoré už boli prihlásené do evidencie v tuzemsku, nie je preukázané, že zákon o BPM je koncipovaný tak, že je v každom prípade vylúčené, aby sa dovezené výrobky zdaňovali vyššou sadzbou než domáce výrobky, a že teda v žiadnom prípade nemá diskriminačné účinky.
- 42 Takéto diskriminačné účinky možno vylúčiť iba v prípade, že je možné zvoliť si najnižšiu zostatkovú sumu dane z prihlásenia do evidencie, ktorá je ešte zahrnutá v hodnote podobných ojazdených vozidiel už prihlásených do evidencie v tuzemsku.
- 43 Vnútroštátnemu súdu prináleží overiť, či suma BPM zaťažujúcej ojazdené vozidlo, ako je daň dotknutá vo veci samej, prevyšuje, alebo neprevyšuje najnižšiu zostatkovú sumu tejto dane, ktorá je ešte zahrnutá v hodnote podobných ojazdených vozidiel už prihlásených v tuzemsku.
- 44 Z uvedeného vyplýva, že článok 110 ZFEÚ bráni takej dani, ako je daň stanovená v zákone o BPM, ak a pokiaľ suma tejto dane uloženej na dovezené ojazdené vozidlá pri ich prihlásení do evidencie v Holandsku prevyšuje jej najnižšiu zostatkovú sumu zahrnutú v hodnote podobných ojazdených vozidiel, ktoré sú už prihlásené do evidencie v tomto členskom štáte.

45 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba odpovedať na položené otázky takto:

- na účely uplatnenia článku 110 ZFEÚ sú podobnými domácimi výrobkami, ktoré sú porovnateľné s takým ojazdeným vozidlom, ako je vozidlo dotknuté vo veci samej, ktoré bolo po prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. februárom 2008 a ktoré bolo dovezené a prihlásené do evidencie v Holandsku v roku 2010, vozidlá nachádzajúce sa už na holandskom trhu s vlastnosťami, ktoré čo najviac zodpovedajú vlastnostiam uvedeného predmetného vozidla, a
- článok 110 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že bráni dani, ako je BPM, ak a pokiaľ suma tejto dane uloženej na dovezené ojazdené vozidlá pri ich prihlásení do evidencie v Holandsku prevyšuje jej najnižšiu zostatkovú sumu zahrnutú v hodnote podobných ojazdených vozidiel, ktoré sú už prihlásené do evidencie v tomto členskom štáte.

O trovách

46 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 (ôsma komora) rozhodol takto:

Na účely uplatnenia článku 110 ZFEÚ sú podobnými domácimi výrobkami, ktoré sú porovnateľné s takým ojazdeným vozidlom, ako je vozidlo dotknuté vo veci samej, ktoré bolo po prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. februárom 2008 a ktoré bolo dovezené a prihlásené do evidencie v Holandsku v roku 2010, vozidlá nachádzajúce sa na holandskom trhu s vlastnosťami, ktoré čo najviac zodpovedajú vlastnostiam uvedeného predmetného vozidla.

Článok 110 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že bráni dani, ako je daň z osobných motorových vozidiel a motocyklov („belasting personenauto’s en motorrijwielen“) uplatňovaná v roku 2010, ak a pokiaľ suma tejto dane uloženej na dovezené ojazdené vozidlá pri ich prihlásení do evidencie v Holandsku prevyšuje jej najnižšiu zostatkovú sumu zahrnutú v hodnote podobných ojazdených vozidiel, ktoré sú už prihlásené do evidencie v tomto členskom štáte.

Podpisy