Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Store Afdeling)

14. april 2015*

»Præjudiciel forelæggelse — interne afgifter — artikel 110 TEUF — afgift, som en medlemsstat pålægger motorkøretøjer ved deres første indregistrering eller den første registrering af ejendomsretten — afgiftsneutralitet mellem brugte motorkøretøjer, der hidrører fra andre medlemsstater, og lignende motorkøretøjer, der er tilgængelige på det nationale marked«

I sag C-76/14,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Curtea de Apel Braşov (Rumænien) ved afgørelse af 29. januar 2014, indgået til Domstolen den 12. februar 2014, i sagen:

Mihai Manea

mod

Instituția Prefectului județul Brașov – Serviciul public comunitar regim de permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor,

har

DOMSTOLEN (Store Afdeling)

sammensat af præsidenten, V. Skouris, vicepræsidenten, K. Lenaerts, og afdelingsformændene M. Ilešič (refererende dommer), L. Bay Larsen, T. von Danwitz og J.-C. Bonichot samt dommerne A. Arabadjiev, M. Safjan, D. Šváby, M. Berger, A. Prechal, E. Jarašiūnas og C.G. Fernlund,

generaladvokat: M. Szpunar

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Mihai Manea ved advokat R. Cătălin

— den rumænske regering ved R.H. Radu, som befuldmægtiget, samt ved V. Angelescu og D.M. Bulancea, som rådgivere

— Europa-Kommissionen ved R. Lyal og G.-D. Bălan, som befuldmægtigede,

* Processprog: rumænsk.

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 10. februar 2015,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 110 TEUF.

2 Anmodningen er blevet indgivet under en sag mellem Mihai Manea og Instituția Prefectului județul Brașov – Serviciul public comunitar regim de permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor vedrørende en afgift, som Mihai Manea er blevet pålagt at betale ved indregistreringen i Rumænien af et brugt motorkøretøj hidrørende fra en anden medlemsstat.

Retsforskrifter

EU-retten

3 De »europæiske forureningsstandarder« afspejler de acceptable grænser for udstødningsemissioner fra nye motorkøretøjer, der sælges i Den Europæiske Unions medlemsstater. Den første af disse standarder (almindeligvis benævnt »Euro 1«) blev indført ved Rådets direktiv 91/441/EØF af 26. juni 1991 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 242, s. 1), som trådte i kraft den 1. januar 1992. Siden er reglerne på området løbende blevet strammet med henblik på at forbedre luftkvaliteten i Unionen.

4 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (Rammedirektiv) (EUT L 263, s. 1) sondrer mellem køretøjer i klasse M, som omfatter »[m]otorkøretøjer til personbefordring med mindst fire hjul«, og klasse N, som omfatter »[m]otorkøretøjer til godsbefordring med mindst fire hjul«. Disse klasser er underopdelt i henhold til antallet af sæder og totalmasse (klasse M) eller udelukkende i henhold til totalmasse (klasse N).

Rumænsk ret

5 Ved Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal (lov nr. 343/2006 om ændring og supplering af lov nr. 571/2003 om skatteloven) af 17. juli 2006 (*Monitorul Oficial al României*, del I, nr. 662 af 1.8.2006) blev der i skatteloven indført en særlig afgift på motorkøretøjer, der fandt anvendelse fra den 1. januar 2007 og forfaldt ved et køretøjs første indregistrering i Rumænien (herefter »den særlige afgift«).

6 Ved Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (regeringens hastedekret nr. 50/2008 om indførelse af en forureningsafgift på motorkøretøjer) af 21. april 2008 (*Monitorul Oficial al României*, del I, nr. 327 af 25.4.2008, herefter »OUG nr. 50/2008«), der trådte i kraft den 1. juli 2008, indførtes en forureningsafgift for motorkøretøjer i klasse M1-M3 og N1-N3. Pligten til at erlægge denne afgift opstod bl.a. ved den første indregistrering af et sådant motorkøretøj i Rumænien.

7 OUG nr. 50/2008 blev ændret flere gange, inden det blev ophævet ved Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiili poluante provenite de la autovehicule (lov nr. 9/2012 om afgift på luftforureningsemissioner fra motorkøretøjer) af 6. januar 2012 (*Monitorul Oficial al României*, del I, nr. 17 af 10.1.2012), der trådte i kraft den 13. januar 2012.

8 I lighed med OUG nr. 50/2008 indførte lov nr. 9/2012 en forureningsafgift for motorkøretøjer i klasse M1-M3 og N1-N3.

9 I medfør af artikel 4, stk. 1, i lov nr. 9/2012 opstod pligten til at erlægge denne afgift bl.a. ved den første indregistrering af et sådant køretøj i Rumænien.

10 I medfør af artikel 4, stk. 2, i lov nr. 9/2012 opstod pligten til at erlægge nævnte afgift under visse omstændigheder også ved den første registrering i Rumænien af ejendomsretten til et brugt motorkøretøj. Denne bestemmelse havde følgende ordlyd:

»Afgiftspligten opstår også ved den første registrering i Rumænien af ejendomsretten til et brugt motorkøretøj, for hvilket den særlige afgift på personkøretøjer og motorkøretøjer som fastsat i lov nr. 571/2003, som ændret og suppleret, eller forureningsafgiften på motorkøretøjer ikke er betalt, og som ikke er omfattet af den kategori af køretøjer, der udgør en undtagelse, eller er fritaget for disse afgifter i medfør af de gældende bestemmelser på tidspunktet for køretøjets registrering.«

11 Begrebet »første registrering af ejendomsretten« vedrørte, således som det nærmere var anført i artikel 2, litra i), i lov nr. 9/2012, »den første overdragelse af ejendomsretten til et brugt køretøj, som sker efter nærværende lovs ikrafttræden […]«.

12 Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 1/2012 pentru suspendarea aplicării unor dispoziții ale Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, precum și pentru restituirea taxei achitate în conformitate cu prevederile art. 4 alin. 2 din lege (regeringens hastedekret nr. 1/2012 om udsættelse af anvendelsen af visse bestemmelser i lov nr. 9/2012 om afgift på luftforureningsemissioner fra motorkøretøjer samt om tilbagebetaling af den i henhold til bestemmelserne i den nævnte lovs artikel 4, stk. 2, indbetalte afgift) af 30. januar 2012 (*Monitorul Oficial al României*, del I, nr. 79 af 31.1.2012, herefter »OUG nr. 1/2012«), der trådte i kraft den 31. januar 2012, udsatte imidlertid anvendelsen af artikel 4, stk. 2, i lov nr. 9/2012 frem til den 1. januar 2013. OUG nr. 1/2012 bestemte endvidere, at de afgiftspligtige, som havde betalt afgiften i henhold til nævnte artikel 4, stk. 2, i perioden mellem tidspunktet for ikrafttrædelsen af lov nr. 9/2012 og tidspunktet for ikrafttrædelsen af OUG nr. 1/2012, havde ret til at få denne tilbagebetalt.

13 Artikel 6 i lov nr. 9/2012 bestemte:

»1. Afgiftens størrelse skal vurderes på grundlag af de elementer, som er fastsat i bilag 1-5, og beregnes på følgende måde:

a) For motorkøretøjer i klasse M1, som opfylder forureningsstandard Euro 3, Euro 4, Euro 5 eller Euro 6:

1) For motorkøretøjer, som opfylder forureningsstandard Euro 5, Euro 4 eller Euro 3, beregnes afgiften på grundlag af kuldioxid (CO_2)-emissionerne, afgiften på forurenende emissioner udtrykt i euro pr. gram CO_2, som fastsat i bilag 1, forureningsstandarden, afgift på forurenende emissioner udtrykt i euro pr. cm^3, som fastsat i bilag 2, og reduktionskvoten for afgiften, som fastsat i kolonne 2 i tabellen i bilag 4, efter følgende formel:

afgiftens størrelse = [(A × B × 30%) + (C × D × 70%)] × (100 - E)%

hvor:

A = den kombinerede værdi af CO_2-emissionerne udtrykt i gram pr. km

B = afgiften på forurenende emissioner udtrykt i euro pr. gram CO_2, som fastsat i kolonne 3 i tabellen i bilag 1

C = cylindervolumen (cylinderkapacitet)

D = afgiften på forurenende emissioner pr. cylindervolumen, som fastsat i kolonne 3 i tabellen i bilag 2

E = reduktionskvoten for afgiften, som fastsat i kolonne 2 i tabellen i bilag 4

2) For motorkøretøjer, som opfylder forureningsstandard Euro 6, beregnes afgiften på grundlag af den i punkt 1 opstillede formel fra det tidspunkt, hvor standarden Euro 6 trådte i kraft med hensyn til registrering, salg og ibrugtagning af nye køretøjer […]

b) For motorkøretøjer i klasse M1, som enten ikke er omfattet af en Euro-forureningsstandard eller er omfattet af Euro 1 eller Euro 2, og for hvilke der ikke er specificeret en kombineret værdi af CO2-emissionerne, i overensstemmelse med følgende formel:

afgiftens størrelse = C × D × (100 - E): 100

hvor:

C = cylindervolumen (cylinderkapacitet)

D = afgiften på forurenende emissioner pr. cylindervolumen, som fastsat i kolonne 3 i tabellen i bilag 2

E = reduktionskvoten for afgiften, som fastsat i kolonne 2 i tabellen i bilag 4

[…]

3. Reduktionskvoten for afgiften […] fastsættes ud fra motorkøretøjets alder.

4. Ved afgiftens beregning indrømmes der i overensstemmelse med [Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (gennemførelsesbestemmelserne for lov nr. 9/2012 om afgift på luftforureningsemissioner fra motorkøretøjer, *Monitorul Oficial al României*, del I, nr. 29 af 13.1.2012, herefter »gennemførelsesbestemmelserne«)] yderligere nedsættelser i forhold til den i bilag 4 fastsatte reduktionskvote, når de kriterier, som var grundlag for fastsættelsen af den faste kvote, afviger fra standarden, såfremt den person, der anmoder om indregistrering eller i givet fald om den første registrering af ejendomsretten til et brugt motorkøretøj, på eget ansvar erklærer, at den gennemsnitlige årlige kilometerstand for det omhandlede køretøj er højere end den gennemsnitlige årlige kilometerstand, der anses for almindelig for den klasse, som det omhandlede køretøj tilhører. I dette tilfælde beregnes afgiften på grundlag af den reduktionskvote, der fremgår af den i bilag 4 fastsatte procentsats, forøget med den supplerende reduktionskvote som fastsat i bilag 5. Såfremt den nye reduktionskvote er højere end 90%, anvendes en reduktionskvote på 90%.

5. Den skyldige afgifts størrelse som beregnet i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 1 kan også tilpasses i overensstemmelse med [gennemførelsesbestemmelserne], såfremt den person, der anmoder om indregistrering eller i givet fald om den første registrering af ejendomsretten til et brugt motorkøretøj, på grundlag af en teknisk vurdering foretaget af den uafhængige instans »det rumænske automobilregister« fører bevis for, at værdiforringelsen af det brugte køretøj er højere.

6. Et motorkøretøjs alder beregnes ud fra datoen for dets første indregistrering.

7. Såfremt den person, der anmoder om indregistrering eller i givet fald om den første registrering af ejendomsretten til et brugt motorkøretøj, ikke kan dokumentere, hvornår køretøjets første indregistrering fandt sted, beregnes afgiften på grundlag af dets fabrikationsår.«

14 Artikel 9 i lov nr. 9/2012 havde følgende ordlyd:

»1. Der kan gøres indsigelse mod den betalte afgift, såfremt den person, der anmoder om indregistrering eller registrering af ejendomsretten til et brugt motorkøretøj, kan dokumentere, at køretøjets værdi er forringet med en procentdel, som er større end den, der er anført i kolonne 2 i skemaet i bilag 4.

2. Vurderingen af værdiforringelsens størrelse foretages på grundlag af de faktorer, der tages i betragtning ved fastsættelsen af den procentvise reduktion, der er omhandlet i artikel 6, stk. 4.

3. I tilfælde af indsigelse fastsættes de i stk. 2 omhandlede karakteristika for det brugte køretøj efter den afgiftspligtiges anmodning mod betaling af en teknisk sagkyndig fra den uafhængige instans »det rumænske automobilregister« på grundlag af den procedure, der er fastsat i [gennemførelsesbestemmelserne].

4. Gebyret til den teknisk sagkyndige fastsættes af den uafhængige instans »det rumænske automobilregister« på grundlag af de transaktioner, der er forbundet med de sagkyndige vurderinger, og må ikke overstige udgiften derved.

5. Resultatet af den sagkyndige vurdering nedfældes i et dokument udarbejdet af den uafhængige instans »det rumænske automobilregister«, som indeholder oplysning om hver af de i stk. 2 omhandlede faktorer og den procentvise reduktion, som følger deraf.

6. Den afgiftspligtige forelægger dokumentet om resultatet af den sagkyndige vurdering, som den uafhængige instans »det rumænske automobilregister« har udarbejdet, for de kompetente afgiftsmyndigheder.

7. Ved modtagelsen af det i stk. 6 omhandlede dokument foretager den kompetente afgiftsmyndighed en fornyet beregning af det skyldige beløb for afgiften, hvilket kan føre til en tilbagebetaling af forskellen på den afgift, der blev betalt ved indregistreringen eller ved registreringen af ejendomsretten til et brugt køretøj.

[…]«

15 Artikel 11 i lov nr. 9/2012 bestemte:

»Den, der vil anfægte indsigelsens resultat, kan indbringe sagen for de kompetente retsinstanser efter gældende regler.«

16 Bilag 4 til lov nr. 9/2012 bestemte:

»Skema over de procentvise reduktioner i forureningsafgiften

Køretøjets alder Procentvis reduktion (%)

Nyt 0

≤ 1 måned 3

> 1 måned til 3 måneder, inklusive 5

> 3 måneder til 6 måneder, inklusive 8

> 6 måneder til 9 måneder, inklusive 10

> 9 måneder til 1 år, inklusive 13

> 1 år til 2 år, inklusive 21

> 2 år til 3 år, inklusive 28

> 3 år til 4 år, inklusive 33

> 4 år til 5 år, inklusive 38

> 5 år til 6 år, inklusive 43

> 6 år til 7 år, inklusive 49

> 7 år til 8 år, inklusive 55

> 8 år til 9 år, inklusive 61

> 9 år til 10 år, inklusive 66

> 10 år til 11 år, inklusive 73

> 11 år til 12 år, inklusive 79

> 12 år til 13 år, inklusive 84

> 13 år til 14 år, inklusive 89

> 14 år 90«.

17 Gennemførelsesbestemmelsernes artikel 6, stk. 1, bestemte:

»Den skyldige afgifts størrelse som beregnet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovens artikel 6 kan tilpasses, såfremt det motorkøretøj, for hvilket der anmodes om en af de transaktioner, der er fastsat i lovens artikel 4, ligger uden for de referenceparametre, der betragtes som standard, og som er:

a) den gennemsnitlige årlige standardkilometerstand:

— M1 – 15 000 km

— N1 – 30 000 km

— M2 og N2 – 60 000 km

— M3 og N3 – 100 000 km

b) den almindelige stand, som kendetegner et motorkøretøj, der opfylder alle de tekniske krav ved typegodkendelsen og de periodiske tekniske syn i overensstemmelse med gældende lovgivning, og hvor karosseriet ikke viser tegn på korrosion og forringelse, som ikke er blevet omlakeret, hvor indtrækket er rent og ikke slidt, og øvrigt udstyr er i god stand

c) standardudstyr: klimaanlæg, ABS og airbag

d) køretøjets alder.«

18 Lov nr. 9/2012 var i kraft frem til og med den 14. marts 2013.

19 Ordonanța de urgență nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule (regeringens hastedekret nr. 9/2013 om miljømærke for motorkøretøjer) af 19. februar 2013 (*Monitorul Oficial al României*, del I, nr. 119 af 4.3.2013, herefter »OUG nr. 9/2013«) om ophævelse af lov nr. 9/2012 trådte i kraft den 15. marts 2013.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

20 I starten af 2013 ønskede Mihai Manea i Rumænien at indregistrere et brugt motorkøretøj, som han havde købt i Spanien. Køretøjet tilhører klasse M1. Køretøjet var blevet indregistreret som nyt køretøj i Spanien i 2005.

21 Ved skrivelse af 5. marts 2013 stillede den kompetente rumænske myndighed som krav for indregistreringen, at den afgift, der var fastsat i lov nr. 9/2012, blev betalt.

22 Da Mihai Manea var af den opfattelse, at lov nr. 9/2012 er uforenelig med artikel 110 TEUF, anlagde han sag ved Tribunalul Brașov (retten i Brasov) med påstand om, at disse myndigheder blev pålagt at indregistrere det omhandlede køretøj uden at kræve nævnte afgift betalt.

23 Ved dom af 24. september 2013 blev myndighederne frifundet. Mihai Manea iværksatte appel af denne dom ved Curtea de Apel Brașov (appelretten i Brasov).

24 Curtea de Apel Brașov har anført, at lov nr. 9/2012 ifølge denne rets egen retspraksis er forenelig med artikel 110 TEUF, idet den dog samtidig har anført, at en anden rumænsk appelret har afsagt en dom med modsat resultat, og det er derfor nødvendigt at forelægge Domstolen en anmodning om præjudiciel afgørelse med henblik på at sikre en ensartet anvendelse af EU-retten.

25 På denne baggrund har Curtea de Apel Brașov besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Henset til bestemmelserne i lov nr. 9/2012 og til genstanden for den afgift, der er fastsat i nævnte lov, skal artikel 110 TEUF da fortolkes således, at den er til hinder for, at en EU-medlemsstat indfører en afgift på forurenende emissioner, der finder anvendelse på alle udenlandske motorkøretøjer, når de registreres i denne stat, idet afgiften ligeledes finder anvendelse ved registrering af ejendomsretten til et nationalt motorkøretøj, med undtagelse af tilfælde hvor en sådan afgift eller en lignende afgift allerede er blevet betalt?

2) Henset til bestemmelserne i lov nr. 9/2012 og til genstanden for den afgift, der er fastsat i nævnte lov, skal artikel 110 TEUF da fortolkes således, at den er til hinder for, at en EU-medlemsstat indfører en afgift på forurenende emissioner, der finder anvendelse på alle udenlandske motorkøretøjer, når de registreres i denne stat, idet denne afgift for så vidt angår nationale motorkøretøjer først skal betales, når ejendomsretten hertil registreres, hvilket medfører, at et udenlandsk køretøj kun kan anvendes, såfremt afgiften er betalt, mens et nationalt køretøj kan anvendes tidsubegrænset, uden at afgiften betales, frem til det tidspunkt, hvor ejendomsretten til et sådant køretøj registreres, såfremt der sker en sådan registrering?«

26 Den rumænske regering har i medfør af artikel 16, stk. 3, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol anmodet om, at Domstolen sættes som stor afdeling.

Om de præjudicielle spørgsmål

27 Med spørgsmålene, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 110 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for dels, at en medlemsstat indfører en afgift på motorkøretøjer, der pålægges importerede brugte køretøjer ved deres første indregistrering i denne medlemsstat, og køretøjer, der allerede er indregistreret i denne medlemsstat, når ejendomsretten til disse køretøjer registreres i nævnte medlemsstat for første gang, dels, at denne medlemsstat fritager allerede indregistrerede køretøjer, for hvilke der er erlagt en tidligere gældende afgift, for afgiften.

28 Det bemærkes, at artikel 110 TEUF har til formål at sikre frie varebevægelser mellem medlemsstaterne på normale konkurrencevilkår. Bestemmelsen tilsigter at fjerne enhver form for beskyttelse, der kan følge af anvendelsen af interne afgifter, herunder afgifter, der indebærer forskelsbehandling af varer med oprindelse i andre medlemsstater (jf. i denne retning domme Kommissionen mod Danmark, C-47/88, EU:C:1990:449, præmis 9, Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, præmis 27, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, præmis 37, og X, C-437/12, EU:C:2013:857, præmis 26).

29 Artikel 110, stk. 1, TEUF forbyder herved enhver medlemsstat at pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter, som er højere end de afgifter, der pålægges lignende indenlandske varer. Denne traktatbestemmelse skal sikre, at interne afgifter virker neutralt i forhold til konkurrencen mellem de varer, der allerede befinder sig på det indenlandske marked, og de indførte varer (jf. i denne retning domme Kommissionen mod Danmark, C-47/88, EU:C:1990:449, præmis 8 og 9, Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, præmis 66, og X, C-437/12, EU:C:2013:857, præmis 29).

30 For at afgøre, om en afgift som den i hovedsagen omhandlede medfører forskelsbehandling, skal det først undersøges – henset til den forelæggende rets forespørgsler og indlæggene for Domstolen – om denne afgift er neutral med hensyn til konkurrencen mellem brugte motorkøretøjer, der hidrører fra andre medlemsstater end Rumænien, og lignende rumænske køretøjer, der er blevet indregistreret på det nationale område, uden at der i denne forbindelse er blevet betalt en afgift. Derefter skal det undersøges, om nævnte afgift er neutral i forhold til brugte motorkøretøjer, der hidrører fra andre medlemsstater end Rumænien, og lignende nationale køretøjer, der ved indregistreringen er blevet pålagt en afgift.

31 Det følger i denne henseende af fast retspraksis, at brugte motorkøretøjer fra andre medlemsstater, som udgør »varer fra andre medlemsstater« som omhandlet i artikel 110 TEUF, er køretøjer, der sættes til salg i andre medlemsstater end den omhandlede medlemsstat, og som, såfremt de købes af en person, der er bosiddende i sidstnævnte medlemsstat, kan indføres og tages i brug i denne medlemsstat, mens lignende nationale køretøjer, som udgør »indenlandske varer« som omhandlet i artikel 110 TEUF, er brugte motorkøretøjer af samme type, med samme kendetegn og med samme slitage, som sættes til

salg i denne medlemsstat (jf. bl.a. domme Kommissionen mod Danmark, C-47/88, EU:C:1990:449, præmis 17, Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, præmis 32 og 40, og Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, præmis 55).

32 Det er følgelig ufornødent at undersøge den neutralitet, der kræves i henhold til artikel 110 TEUF, i forhold til de motorkøretøjer i Rumænien, som ikke er til salg. Som generaladvokaten har anført i punkt 16 i forslaget til afgørelse, er disse køretøjer – som følge af den blotte omstændighed, at de ikke er tilgængelige på markedet – ikke i konkurrence med andre køretøjer, hvad enten disse køretøjer er tilgængelige på det nationale marked eller på markedet i andre medlemsstater.

Afgiftens neutralitet i forhold til konkurrencen mellem brugte motorkøretøjer, der hidrører fra andre medlemsstater, og lignende nationale køretøjer, der allerede er indregistreret i den omhandlede medlemsstat uden betaling af en afgift

33 Ved anvendelsen af artikel 110 TEUF, og navnlig med henblik på sammenligningen af beskatningen af importerede brugte køretøjer og beskatningen af brugte køretøjer, der allerede befinder sig på det nationale område, skal der ikke alene tages hensyn til størrelsen af afgiften, men også til den pågældende afgifts beregningsgrundlag og opkrævningsvilkår (jf. i denne henseende domme Kommissionen mod Danmark, C-47/88, EU:C:1990:449, præmis 18, Nunes Tadeu, C-345/93, EU:C:1995:66, præmis 12, og Kommissionen mod Grækenland, C-74/06, EU:C:2007:534, præmis 27).

34 Nærmere bestemt kan en medlemsstat ikke opkræve en afgift for indførte brugte motorkøretøjer på grundlag af en højere værdiansættelse end køretøjets reelle værdi med den virkning, at indførte brugte køretøjer beskattes hårdere end lignende motorkøretøjer, der er tilgængelige på det nationale marked. For at undgå en diskriminerende beskatning skal motorkøretøjernes faktiske værdiforringelse tages i betragtning (domme Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, præmis 70, og Kommissionen mod Grækenland, C-74/06, EU:C:2007:534, præmis 28).

35 En hensyntagen til den faktiske værdiforringelse af køretøjerne indebærer ikke nødvendigvis, at der skal foretages en vurdering af eller afgives en sagkyndig erklæring for hvert køretøj. For at undgå den byrde, som er uadskilleligt forbundet med en sådan ordning, kan en medlemsstat nemlig ved hjælp af faste beregningstabeller, som er fastlagt ved lov eller administrative bestemmelser, og som er beregnet på grundlag af kriterier som alder, kilometerstand, stand i almindelighed, fremdrivningsmiddel, køretøjets mærke eller model, fastsætte en værdi for brugte køretøjer, der som hovedregel ligger meget tæt på deres faktiske værdi (domme Gomes Valente, C-393/98, EU:C:2001:109, præmis 24, Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, præmis 73, Kommissionen mod Grækenland, C-74/06, EU:C:2007:534, præmis 29, og Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, præmis 41).

36 Domstolen har ikke opstillet en obligatorisk liste over disse objektive kriterier, som kan tjene til vurdering af motorkøretøjers værdiforringelse. Kriterierne skal derfor ikke nødvendigvis anvendes kumulativt. Anvendelsen af et skema, der bygger på ét enkelt kriterium, såsom motorkøretøjets alder, sikrer imidlertid ikke, at skemaet afspejler disse køretøjers faktiske værdiforringelse. Det gælder særligt, at såfremt kilometerstanden ikke tages i betragtning, kan der som hovedregel ikke foretages nogen korrekt ansættelse af indførte brugte motorkøretøjers faktiske værdi ud fra et sådant skema (domme Kommissionen mod Grækenland, C-74/06, EU:C:2007:534, præmis 37-43, og Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, præmis 42).

37 I det foreliggende tilfælde fremgår det utvetydigt af de sagsakter, der er fremlagt for Domstolen, at størrelsen af den i hovedsagen omhandlede afgift fastsættes dels på grundlag af parametre, som til en vis grad afspejler køretøjets forurening, såsom dets cylindervolumen og den Euro-norm, det omfattes af, dels under hensyntagen til køretøjets værdiforringelse. Denne værdiforringelse, der medfører en reduktion i det beløb, som fremkommer på grundlag af de miljømæssige parametre, bestemmes ikke kun ud fra køretøjets alder (faktor E i den formel, der er fastsat i artikel 6, stk. 1, i lov nr. 9/2012), men

også, som det fremgår af artikel 6, stk. 4, i lov nr. 9/2012 og gennemførelsesbestemmelsernes artikel 6, stk. 1, på grundlag af køretøjets gennemsnitlige årlige kilometerstand, forudsat at den afgiftspligtige indgiver en erklæring, der angiver denne kilometerstand. I øvrigt kan den afgiftspligtige, hvis vedkommende mener, at køretøjets alder og gennemsnitlige årlige kilometerstand ikke på korrekt og tilstrækkelig vis afspejler køretøjets faktiske værdiforringelse, i henhold til artikel 9 i lov nr. 9/2012 anmode om, at værdiforringelsen beregnes af en sagkyndig, hvorved det gebyr, der opkræves hos den afgiftspligtige, ikke må overstige omkostningerne ved vurderingen.

38 En lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der ved afgiftens beregning inkluderer køretøjets alder og gennemsnitlige årlige kilometerstand, og som tilføjer en mulighed for fakultativt i tillæg til disse kriterier at tage hensyn til køretøjets stand og udstyr i kraft af en sagkyndig udtalelse indhentet for et ikke urimeligt gebyr ved den myndighed, der har kompetence på området for indregistrering af motorkøretøjer, sikrer, at afgiftsbeløbet reduceres via en rimelig tilnærmelse til køretøjets faktiske værdi (jf. analogt dom Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, præmis 44).

39 Denne konklusion underbygges af den omstændighed, at der i de faste beregningstabeller, som findes i bilag 4 til lov nr. 9/2012, er blevet taget behørigt hensyn til det forhold, at motorkøretøjers værdi normalt falder med mere end 5% pr. år, og at værdiforringelsen ikke er lineær, navnlig ikke de første år efter køretøjets ibrugtagning, hvor den er langt større end i de følgende år (jf. analogt dom Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, præmis 45).

40 Den rumænske lovgiver har i øvrigt med rette kunnet antage, at de værdiforringelseskriterier, som vedrører motorkøretøjets stand og dets udstyr, kun kan anvendes korrekt ved en individuel sagkyndig inspektion af køretøjet, og at det kan pålægges den afgiftspligtige at betale for udgifterne ved inspektionen med henblik på, at inspektionerne ikke finder sted for ofte og derved bebyrder den etablerede ordning såvel administrativt som økonomisk (jf. analogt dom Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, præmis 46).

41 I modsætning til den særlige afgift, der blev opkrævet i perioden fra den 1. januar 2007 til den 30. juni 2008, den forureningsafgift, der blev opkrævet i medfør af OUG nr. 50/2008 i perioden fra den 1. juli 2008 til den 12. januar 2012, og den forureningsafgift, der blev opkrævet i medfør af lov nr. 9/2012, således som den fandt anvendelse i perioden fra den 13. januar 2012 til den 1. januar 2013, blev den forureningsafgift, der blev opkrævet i medfør af lov nr. 9/2012, således som den efterfølgende fandt anvendelse i perioden frem til den 14. marts 2013, og som er relevant for hovedsagen, på grundlag af samme beregningsmetode pålagt dels brugte motorkøretøjer fra andre medlemsstater ved deres første indregistrering i Rumænien, dels motorkøretøjer, der allerede var indregistreret i Rumænien, når ejendomsretten til disse køretøjer blev registreret i nævnte medlemsstat for første gang, såfremt der ikke var blevet betalt nogen afgift på tidspunktet for køretøjernes indregistrering i nævnte medlemsstat.

42 Heraf følger, at den afgiftsbyrde, der fulgte af lov nr. 9/2012, således som den fandt anvendelse i den for hovedsagen relevante periode, var den samme for afgiftspligtige personer, der havde købt et brugt motorkøretøj fra en anden medlemsstat end Rumænien og indregistrerede dette i sidstnævnte medlemsstat, som for afgiftspligtige personer, der havde købt et brugt motorkøretøj i Rumænien, som var blevet indregistreret dér før den 1. januar 2007, uden at der var blevet betalt en afgift, og for hvilket der blev foretaget en første registrering af ejendomsretten, når sidstnævnte køretøj ved opkrævningen af afgiften som indført ved lov nr. 9/2012 var af samme type, med samme kendetegn og med samme slitage, som det køretøj, der hidrørte fra en anden medlemsstat.

43 Det følger af de ovenstående betragtninger, at en afgiftsordning som den i hovedsagen omhandlede er neutral i forhold til konkurrencen mellem brugte motorkøretøjer, der hidrører fra andre medlemsstater end Rumænien, og lignende nationale køretøjer, der allerede er indregistreret i den omhandlede medlemsstat, uden at der i denne forbindelse er blevet betalt en afgift.

Afgiftens neutralitet i forhold til konkurrencen mellem brugte motorkøretøjer, der hidrører fra andre medlemsstater, og lignende nationale køretøjer, der allerede er indregistreret i den omhandlede medlemsstat med betaling af en afgift

44 Det er ubestridt, at artikel 4, stk. 2, i lov nr. 9/2012 i den periode, der er relevant for hovedsagen, medførte, at der blev indrømmet en afgiftsfritagelse for så vidt angik den første registrering af ejendomsretten til brugte nationale køretøjer, hvis indregistrering i Rumænien før den periode, der er relevant for denne sag, havde givet anledning til betaling af den særlige afgift (indregistrering mellem den 1.1.2008 og den 30.6.2008), forureningsafgiften i henhold til OUG nr. 50/2008 (indregistrering mellem den 1.7.2008 og den 12.1.2012) eller forureningsafgiften i henhold til lov nr. 9/2012, som delvist suspenderet ved OUG nr. 1/2012 (indregistrering mellem den 13.1.2012 og den 1.1.2013).

45 Det fremgår imidlertid utvetydigt af de præjudicielle afgørelser, som Domstolen har truffet i sager vedrørende den afgift, som blev opkrævet ved indregistreringen af brugte motorkøretøjer i Rumænien i medfør af OUG nr. 50/2008, og den afgift, som blev opkrævet ved indregistreringen af brugte motorkøretøjer i Rumænien i medfør af lov nr. 9/2012, som delvist suspenderet ved OUG nr. 1/2012, at disse afgifter var uforenelige med artikel 110 TEUF og derfor i princippet skal tilbagebetales med renter (jf. bl.a. domme Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, og Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250, samt kendelse Câmpean og Ciocoiu, C-97/13 og C-214/13, EU:C:2014:229, og dom Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285). Som det fremgår af punkt 2, 3 og 26 i generaladvokatens forslag til afgørelse, havde den særlige afgift, der blev opkrævet i perioden fra den 1. januar 2007 til den 30. juni 2008, kendetegn, som svarede til de kendetegn, der fandtes i OUG nr. 50/2008 og lov nr. 9/2012, som delvist suspenderet ved OUG nr. 1/2012, som var uforenelige med artikel 110 TEUF.

46 Det fremgår således, at artikel 4, stk. 2, i lov nr. 9/2012 indeholdt en fritagelse for den afgift, der var indført ved denne lov, for så vidt angår registrering af ejendomsretten til brugte nationale motorkøretøjer, hvis indregistrering i Rumænien mellem den 1. januar 2007 og den 1. januar 2013 havde givet anledning til betaling af en afgift, som er uforenelig med EU-retten, og som af denne grund skal tilbagebetales med renter.

47 I denne henseende bemærkes – i lighed med generaladvokaten i punkt 28 i forslaget til afgørelse – at den omstændighed, at et brugt motorkøretøj, som har været pålagt en tidligere gældende afgift, som efterfølgende er kendt uforenelig med EU-retten, fritages for en ny afgift, ikke kan erstatte tilbagebetalingen af denne afgift med renter.

48 En sådan fritagelse har desuden bevirket, at det i den periode, der er relevant for hovedsagen, har været muligt at undgå at betale den i hovedsagen omhandlede afgift ved den første registrering af ejendomsretten til brugte nationale motorkøretøjer, der blev indregistreret i Rumænien mellem den 1. januar 2007 og den 1. januar 2013, mens denne afgift i den periode, der er relevant for hovedsagen, konsekvent blev opkrævet ved indregistrering i Rumænien af lignende køretøjer fra andre medlemsstater. En fritagelse som den i hovedsagen omhandlede begunstiger således salg af brugte nationale køretøjer til skade for indførslen af lignende brugte køretøjer.

49 Som Domstolen i øvrigt gentagne gange har fastslået, indgår størrelsen af den afgift, der opkræves ved indregistreringen af et motorkøretøj, i køretøjets værdi. Når et køretøj, der er indregistreret i en medlemsstat mod betaling af en afgift, efterfølgende sælges som brugt køretøj i denne medlemsstat, indbefatter dets markedsværdi den resterende del af registreringsafgiften. Hvis størrelsen af den registreringsafgift, der pålægges et brugt importeret køretøj af samme type, med samme kendetegn og med samme slitage, overstiger nævnte residuelle afgiftsbeløb, tilsidesættes artikel 110 TEUF. Denne forskellige afgiftsbyrde risikerer således at begunstige salg af brugte nationale køretøjer til skade for indførslen af lignende køretøjer (dom X, C-437/12, EU:C:2013:857, præmis 30-32 og den deri nævnte retspraksis).

50 Da den afgift, der blev opkrævet ved indregistreringen af brugte nationale motorkøretøjer, imidlertid i det foreliggende tilfælde skal tilbagebetales med renter, således at den situation, der forelå inden opkrævningen heraf, genoprettes, skal denne afgift – således som generaladvokaten har anført i punkt 29 i forslaget til afgørelse – anses for ikke længere at være indbefattet i disse køretøjers markedsværdi. Det residuelle beløb af denne afgift, som er indeholdt i værdien af brugte nationale køretøjer indregistreret mellem den 1. januar 2007 og den 1. januar 2013, svarer derfor til nul og er således nødvendigvis mindre end den registreringsafgift, der pålægges et importeret brugt køretøj af samme type, med samme kendetegn og med samme slitage. Som det fremgår af den retspraksis, der er nævnt i den foregående præmis, er en sådan situation uforenelig med artikel 110 TEUF.

51 Henset til det ovenstående skal de forelagte spørgsmål herefter besvares med, at artikel 110 TEUF skal fortolkes således:

— at den ikke er til hinder for, at en medlemsstat indfører en afgift på motorkøretøjer, der pålægges importerede brugte køretøjer ved deres første indregistrering i denne medlemsstat, og køretøjer, der allerede er indregistreret i denne medlemsstat, når ejendomsretten til disse køretøjer registreres i nævnte medlemsstat for første gang

— at den er til hinder for, at denne medlemsstat indrømmer en fritagelse for denne afgift for allerede indregistrerede køretøjer, for hvilke der er erlagt en tidligere gældende afgift, som er kendt uforenelig med EU-retten.

Om de tidsmæssige virkninger af Domstolens dom

52 For det tilfælde, at Domstolen skulle fastslå, at en afgiftsordning som den, der fulgte af lov nr. 9/2012 i den periode, der er relevant for hovedsagen, er uforenelig med artikel 110 TEUF, har den rumænske regering anmodet Domstolen om at begrænse dommens tidsmæssige virkninger.

53 Det følger af fast retspraksis, at den fortolkning, som Domstolen foretager af en EU-retlig regel under udøvelse af sin kompetence i henhold til artikel 267 TEUF, belyser og præciserer betydningen og rækkevidden af den pågældende regel, således som den skal forstås og anvendes, henholdsvis burde have været forstået og anvendt, fra sin ikrafttræden. Heraf følger, at den således fortolkede regel kan og skal anvendes i forbindelse med retsforhold, der er stiftet og består, før der afsiges dom vedrørende fortolkningsanmodningen, såfremt betingelserne for at anlægge sag ved de kompetente retter om anvendelsen af den nævnte regel i øvrigt er opfyldt (jf. bl.a. domme Blaizot m.fl., 24/86, EU:C:1988:43, præmis 27, Skov og Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, præmis 50, og Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, præmis 55).

54 Det er derfor kun rent undtagelsesvis, at Domstolen under anvendelse af et almindeligt retssikkerhedsprincip, der er sikret i Unionens retsorden, vil finde anledning til at begrænse muligheden for at gøre en bestemmelse gældende, som Domstolen har fortolket. For at der kan træffes bestemmelse om en sådan begrænsning, skal to hovedbetingelser være opfyldt, nemlig at de berørte parter skal være i god tro, og at der skal være fare for alvorlige forstyrrelser (domme Skov og Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, præmis 51, og Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, præmis 50).

55 Hvad angår faren for alvorlige forstyrrelser bemærkes, at den omstændighed, at en præjudiciel dom får økonomiske følger for en medlemsstat, ikke i sig selv kan begrunde en begrænsning af denne doms tidsmæssige virkninger (jf. bl.a. domme Bidar, C-209/03, EU:C:2005:169, præmis 68, og Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, præmis 58). Det påhviler den medlemsstat, der har anmodet om en sådan begrænsning, at fremlægge en opgørelse for Domstolen, som påviser, at der foreligger en risiko for alvorlige økonomiske følger (domme Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, præmis 59 og 60, og Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, præmis 54 og 55).

56 Hvad angår de økonomiske følger, der kan opstå ved, at den afgiftsordning, som i den relevante periode var indført ved lov nr. 9/2012, er uforenelig med artikel 110 TEUF, har den rumænske regering fremlagt et overslag, hvorefter tilbagebetalingen med renter af de beløb, der er blevet opkrævet i nævnte periode, vil beløbe sig til 181 349 488,05 rumænske lei (RON). Disse følger skal, henset til Rumæniens økonomiske vanskeligheder, anses for alvorlige.

57 Det bemærkes, at det overslag, som denne regering har fremlagt, ikke i sig selv gør det muligt at fastslå, at den rumænske økonomi risikerer at blive alvorligt forstyrret af følgerne af nærværende dom. Det kan derfor ikke anses for påvist, at betingelsen om, at der skal foreligge alvorlige forstyrrelser, er opfyldt.

58 Under disse omstændigheder er det ufornødent at efterprøve, hvorvidt betingelsen om, at de berørte parter skal være i god tro, er opfyldt.

59 Det følger af disse betragtninger, at der ikke er grundlag for at begrænse denne doms tidsmæssige virkninger.

Sagens omkostninger

60 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Store Afdeling) for ret:

Artikel 110 TEUF skal fortolkes således:

— **at den ikke er til hinder for, at en medlemsstat indfører en afgift på motorkøretøjer, der pålægges importerede brugte køretøjer ved deres første indregistrering i denne medlemsstat, og køretøjer, der allerede er indregistreret i denne medlemsstat, når ejendomsretten til disse køretøjer registreres i nævnte medlemsstat for første gang**

— **at den er til hinder for, at denne medlemsstat indrømmer en fritagelse for denne afgift for allerede indregistrerede køretøjer, for hvilke der er erlagt en tidligere gældende afgift, som er kendt uforenelig med EU-retten.**

Underskrifter