Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

14. aprill 2015 *

Eelotsusetaotlus — Riigimaks — ELTL artikkel 110 — Tasu, mida liikmesriik võtab mootorsõiduki esmasel registreerimisel või omandiõiguse kohta esmase kande tegemisel — Teistest liikmesriikidest pärit kasutatud sõidukite ja siseriiklikul turul juba olemasolevate samasuguste sõidukite vaheline neutraalsus

Kohtuasjas C-76/14,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Curtea de Apel Braşovi (Rumeenia) 29. jaanuari 2014. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 12. veebruaril 2014, menetluses

Mihai Manea

versus

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

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president V. Skouris, asepresident K. Lenaerts, kodade presidendid M. Ilešič (ettekandja), L. Bay Larsen, T. von Danwitz ja J.-C. Bonichot, kohtunikud A. Arabadjiev, M. Safjan, D. Šváby, M. Berger, A. Prechal, E. Jarašiūnas ja C. G. Fernlund,

kohtujurist: M. Szpunar,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

— Mihai Manea, esindaja: advokaat R. Cătălin,

— Rumeenia valitsus, esindajad: R. H. Radu ning nõustajad V. Angelescu ja D. M. Bulancea,

— Euroopa Komisjon, esindajad: R. Lyal ja G.-D. Bălan,

olles 10. veebruari 2015. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: rumeenia.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb ELTL artikli 110 tõlgendamist.

2 Taotlus on esitatud Mihai Manea ja Instituția Prefectului județul Brașov – Serviciul public comunitar regim de permise de conducere și înmatriculare a vehiculelori vahelises kohtuvaidluses selle üle, et Mihai Manealt nõuti teisest liikmesriigist imporditud sõiduki registreerimiseks Rumeenias tasu maksmist.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 „Euroopa heitkoguste standarditega" on kehtestatud vastuvõetavad piirid Euroopa Liidu liikmesriikides müüdavate uute mootorsõidukite heitgaasidele. Esimene nimetatud standarditest (tuntud kui „Euro 1") kehtestati nõukogu 26. juuni 1991. aasta direktiiviga 91/441/EMÜ, millega muudetakse direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 242, lk 1; ELT eriväljaanne 13/10, lk 329) ja mis jõustus 1. jaanuaril 1992. Pärast seda on antud valdkonda reguleerivaid eeskirju jätkuvalt karmistatud eesmärgiga parandada õhukvaliteeti Euroopa Liidus.

4 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 263, lk 1), eristab M-kategooria sõidukeid, mille hulka kuuluvad „vähemalt neljarattalised reisijateveoks konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid", ja N-kategooria sõidukeid, mille hulka kuuluvad „vähemalt neljarattalised kaubaveoks konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid". Need kategooriad on jaotatud alamkategooriateks vastavalt sõiduki istekohtade arvule ja täismassile (M-kategooria) või üksnes täismassile (N-kategooria).

Rumeenia õigus

5 17. juuli 2006. aasta seadusega nr 343/2006, millega muudetakse ja täiendatakse maksuseadustikku nr 571/2003 (Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr 571/2003 privind Codul fiscal; *Monitorul Oficial al României*, I osa, nr 662, 1.8.2006), viidi maksuseadustikku sisse sõiduki esmasel registreerimisel Rumeenias alates 1. jaanuarist 2007 kohaldatav mootorsõidukite eritasu (edaspidi „eritasu").

6 Valitsuse 21. aprilli 2008. aasta erakorralise määrusega nr 50/2008, millega kehtestatakse mootorsõidukite saastetasu (Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule; *Monitorul Oficial al României*, I osa, 25.4.2008, nr 327; edaspidi „OUG nr 50/2008"), mis jõustus 1. juulil 2008, nähti ette M1-M3 ja N1-N3 kategooria sõidukitelt nõutav saastetasu. Kohustus maksta seda tasu tekkis eelkõige sõiduki esmasel registreerimisel Rumeenias.

7 OUG nr 50/2008 muudeti korduvalt ning tunnistati lõpuks kehtetuks 6. jaanuari 2012. aasta seadusega nr 9/2012 tasu kohta mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste eest (Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiili poluante provenite de la autovehicule; *Monitorul Oficial al României*, I osa, 10.1.2012, nr 17; edaspidi „seadus nr 9/2012"), mis jõustus 13. jaanuaril 2012.

8 Nii nagu OUG nr 50/2008 kehtestas ka seadus nr 9/2012 M1-M3 ja N1-N3 kategooria sõidukitelt nõutava saastetasu.

9 Seaduse nr 9/2012 artikli 4 lõike 1 kohaselt tekkis kohustus saastetasu maksta eelkõige sõiduki esmasel registreerimisel Rumeenias.

10 Selle seaduse artikli 4 lõike 2 kohaselt tekkis teatud tingimustel kohustus nimetatud tasu maksta ka kasutatud sõiduki omandiõiguse kohta Rumeenias esimese kande tegemisel. See säte on sõnastatud järgmiselt:

„Saastetasu maksmise kohustus tekib kasutatud sõiduki omandiõiguse kohta esimese kande tegemisel Rumeenias, kui selle sõiduki pealt ei ole makstud autodele ja mootorsõidukitele seadusega nr 571/2003 ja selle hilisemate muudatuste ja täiendustega ette nähtud eritasu või mootorsõidukite saastetasu ja kui sõiduk ei kuulu selliste mootorsõidukite kategooriasse, millele kehtib erand või mis on nende tasude maksmisest registreerimise ajal kehtinud õigusnormide kohaselt vabastatud."

11 Nagu on täpsustatud seaduse nr 9/2012 artikli 2 punktis i puudutab mõiste „omandiõiguse esimene kanne" „kasutatud mootorsõiduki omandiõiguse esmakordset üleminekut, mis toimub pärast käesoleva seaduse jõustumist".

12 Valitsuse 30. jaanuari 2012. aasta erakorralise määruse nr 1/2012 alusel, millega peatatakse seaduse nr 9/2012 tasu kohta mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste eest teatavate sätete kohaldamine ning nähakse ette selle seaduse artikli 4 lõike 2 kohaselt sissenõutud tasu tagastamine (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; *Monitorul Oficial al României*, I osa, 31.1.2012, nr 79; edaspidi „OUG nr 1/2012"), mis jõustus 31. jaanuaril 2012, peatati seaduse nr 9/2012 artikli 4 lõike 2 kohaldamine kuni 1. jaanuarini 2013. OUG nr 1/2012 nägi muu hulgas ette, et maksumaksjad, kes on seda tasu maksnud vastavalt artikli 4 lõikele 2 ajavahemikul, mis jääb seaduse nr 9/2012 jõustumise kuupäeva ja OUG nr 1/2012 jõustumise kuupäeva vahele, on õigus selle tagastamisele.

13 Seaduse nr 9/2012 artiklis 6 on sätestatud:

„1. Tasu summa määratakse lisades 1-5 sätestatud näitajate alusel ning arvutatakse järgmiselt:

a) M1-kategooriasse kuuluvate Euro 3, Euro 4, Euro 5 või Euro 6 emissioonistandardite nõuetele vastavate mootorsõidukite suhtes:

1) Euro 5, Euro 4 või Euro 3 emissioonistandardite nõuetele vastavate mootorsõidukite saastetasu arvutatakse välja järgmiste andmete alusel: vastava mootorsõiduki süsinikdioksiidi (CO_2) heitkogus, eritasu, mis on väljendatud eurodes ühe grammi CO_2 kohta, nagu on sätestatud lisas 1, saasteklass ja eritasu, mis on väljendatud eurodes ühe kuupsentimeetri (cm^3) kohta, nagu on sätestatud lisas 2, ning tasu vähendusprotsent, mis on antud lisa 4 veerus 2, vastavalt valemile:

Makstav summa = $[(A \times B \times 30\%) + (C \times D \times 70\%)] \times (100 - E)\%$,

kus:

A = CO_2 heitmete koguväärtus, mis on väljendatud grammides kilomeetri kohta;

B = lisa 1 veerus 3 sätestatud saastetasu, mis on väljendatud eurodes ühe grammi CO_2 kohta;

C = mootori töömaht (silindrimaht);

D = lisa 2 veerus 3 sätestatud saastetasu vastavalt mootori töömahule;

E = lisa 4 veerus 2 sätestatud tasu vähendusprotsent;

2) mootorsõidukid, mille emissioonistandard on Euro 6, määratakse saastetasu kindlaks punktis 1 kirjeldatud valemi järgi alates emissioonistandardi Euro 6 kehtima hakkamisest uute sõidukite registreerimisel, müümisel ja kasutusse võtmisel […];

b) M1-kategooriasse kuuluvate mootorsõidukite puhul, mille emissioonistandard ei ole Euro-standard või on Euro 1 või Euro 2 ning mille puhul ei ole täpsustatud CO_2 heitmete koguväärtust, vastavalt valemile:

Makstav summa = C × D × (100 – E): 100;

kus:

C = mootori töömaht (silindrimaht);

D = lisa 2 veerus 3 sätestatud saastetasu vastavalt mootori töömahule;

E = lisa 4 veerus 2 sätestatud tasu vähendusprotsent;

[…]

3. Saastetasu vähendusprotsendi kindlaksmääramisel lähtutakse sõiduki vanusest.

4. Kui tegurid, mille alusel kindel protsendimäär leitakse, erinevad lisas 4 sätestatud vähendusprotsendist, on tasu arvutamisel lubatud täiendav vähendamine, kui kasutatud sõiduki registreerimist või omandiõiguse kohta kande tegemist taotlev isik kinnitab omal vastutusel, et asjaomase sõiduki keskmine aastane läbisõit on suurem kui sellise sõiduki kategooria puhul standardiks peetav keskmine aastane läbisõit vastavalt [seaduse nr 9/2012 tasu kohta mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste eest (Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, *Monitorul Oficial al României*, I osa, nr 29, 13.1.2012)] rakendamise metodoloogilistele juhistele (edaspidi „metodoloogilised juhised”). Sellisel juhul arvutatakse tasu täiendava vähendusprotsendi alusel, mis tuleneb lisas 4 sätestatud protsendimäärast, millele lisandub lisas 5 sätestatud täiendav vähendusprotsent. Kui uus vähendusprotsent on suurem kui 90%, kohaldatakse 90% vähendusprotsenti.

5. Tasumisele kuuluvat summat, mis arvutatakse vastavalt lõike 1 sätetele, võib samuti korrigeerida, kui kasutatud sõiduki registreerimist või omandiõiguse kohta esimese kande tegemist taotlev isik tõendab sõltumatu riigiettevõtte „Rumeenia autoregistrikeskus” läbi viidud tehnilise ekspertiisi alusel, et kasutatud sõiduki kulumisaste on [metodoloogiliste juhiste] kohaselt kõrgem.

6. Kasutatud sõiduki vanuse arvutamisel võetakse aluseks selle esmase registreerimise kuupäev.

7. Kui kasutatud sõiduki registreerimist või omandiõiguse kohta esimese kande tegemist taotlev isik ei suuda tõendada sõiduki esmase registreerimise kuupäeva, võetakse saastetasu arvutamisel aluseks sõiduki valmistamise aasta.”

14 Seaduse nr 9/2012 artiklis 9 on sätestatud:

„1. Saastetasuna makstud summa võib vaidlustada, kui isik, kes kavatseb kasutatud sõiduki registreerida või teha selle omandiõiguse kohta kande, tõendab, et tema sõiduki kulumisastme protsent on kõrgem lisa 4 teises veerus sätestatust.

2. Kulumisastet hinnatakse artikli 6 lõikes 4 ette nähtud vähendusprotsendi kindlaksmääramisel arvesse võetud tegurite alusel.

3. Vaidlustamise korral määratakse kasutatud sõiduki lõikes 2 sätestatud omadused maksukohustuslase taotlusel kindlaks tehnilise ekspertiisiga, mida teostab tasu eest sõltumatu riigiettevõte „Rumeenia autoregister” [metodoloogiliste juhistega] kehtestatud korra kohaselt.

4. Tehnilise ekspertiisi tasu kehtestab sõltumatu riigiettevõte „Rumeenia autoregistrikeskus” ekspertiisiks vajalike toimingute alusel ning see ei või ületada nende toimingute maksumust.

5. Tehnilise ekspertiisi tulemus vormistatakse sõltumatu riigiettevõtte „Rumeenia autoregister” poolt koostatud dokumendis, mis sisaldab teavet iga lõikes 2 ette nähtud teguri kohta ja sellest tulenevat vähendusprotsenti.

6. Maksukohustuslane esitab pädevale maksuhaldurile sõltumatu riigiettevõtte „Rumeenia autoregister” poolt koostatud dokumendi tehnilise ekspertiisi tulemuse kohta.

7. Lõikes 6 sätestatud dokumendi saamisel arvutab pädev maksuhaldur tasuna maksmisele kuuluva summa uuesti, mille tõttu võidakse tagastada selle summa ja sõiduki registreerimisel või omandiõiguse kohta kande tegemisel tasutud summa vahe.

[…]”

15 Seaduse nr 9/2012 artiklis 11 on sätestatud:

„Kui isik ei ole vaidlustamise tulemusega rahul, võib ta pöörduda seadusega ette nähtud pädevasse kohtusse.”

16 Seaduse nr 9/2012 lisa 4 sätestas:

„Saastetasu vähendusprotsendi arvutamise tabel

Sõiduki vanus Vähendusprotsent (%)

uus 0

≤ 1 kuu 3

> 1–3 kuud (kaasa arvatud) 5

> 3–6 kuud (kaasa arvatud) 8

> 6–9 kuud (kaasa arvatud) 10

> 9 kuud – 1 aasta (kaasa arvatud) 13

> 1–2 aastat (kaasa arvatud) 21

> 2–3 aastat (kaasa arvatud) 28

> 3–4 aastat (kaasa arvatud) 33

> 4–5 aastat (kaasa arvatud) 38

> 5–6 aastat (kaasa arvatud) 43

> 6–7 aastat (kaasa arvatud) 49

> 7–8 aastat (kaasa arvatud) 55

> 8–9 aastat (kaasa arvatud) 61

> 9–10 aastat (kaasa arvatud) 66

> 10–11 aastat (kaasa arvatud) 73

> 11–12 aastat (kaasa arvatud) 79

> 12–13 aastat (kaasa arvatud) 84

> 13–14 aastat (kaasa arvatud) 89

> 14 aastat 90”.

17 Metodoloogiliste juhiste artikli 6 lõige 1 nägi ette:

„Tasuna maksmisele kuuluvat summat võib vastavalt seaduse artikli 6 sätetele korrigeerida juhul, kui sõiduk, mille kohta taotletakse ühte seaduse artiklis 4 ette nähtud toimingu teostamist, ei vasta standardse sõiduki näitajatele, mis on järgmised:

a) harilik aastane läbisõit:

— M1 – 15 000 km;

— N1 – 30 000 km;

— M2 ja N2 – 60 000 km;

— M2 ja N2 – 100 000 km;

b) sellise mootorsõiduki üldine tavaline seisund, mis vastab kõigile tüübikinnituse ja korralise tehnilise kontrolli käigus kehtivate õigusnormide kohaselt esitatavatele tehnilistele tingimustele ja mille kerel ei ole märke roostest ja kulumisest, mida ei ole üle värvitud, millel on heas korras algne salongisisustus ja mille armatuurlaua näidikud on heas korras;

c) standardvarustus: kliimaseade, ABS-pidurid ja õhupadi;

d) sõiduki vanus.”

18 Seadus nr 9/2012 kehtis kuni 14. märtsini 2013.

19 Valitsuse 19. veebruari 2013. aasta erakorraline määrus nr 9/2013 mootorsõidukite keskkonnalõivu kohta (Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule; *Monitorul Oficial al României*, I osa, 4.3.2013, nr 119; edaspidi „OUG nr 9/2013”), millega tunnistati kehtetuks seadus nr 9/2012, jõutus 15. märtsil 2013.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

20 Mihai Manea soovis 2013. aasta alguses Rumeenias registreerida Hispaaniast ostetud kasutatud sõidukit. Antud sõiduk kuulub M1-kategooria sõidukite hulka. See registreeriti uue sõidukina Hispaanias 2005. aastal.

21 5. märtsi 2013. aasta kirjas nr 64742 teatas Rumeenia pädev asutus, et registreerimise eeltingimus on seaduses nr 9/2012 ette nähtud saastetasu maksmine.

22 Kuna Mihai Manea leidis, et seadus nr 9/2012 ei ole ELTL artikliga 110 kooskõlas, esitas ta kaebuse Tribunalul Braşovile, et viimane kohustaks nimetatud asutust registreerima kõnealuse sõiduki saastetasu nõudmata.

23 Tribunalul Braşov jättis 24. septembri 2013. aasta otsusega kaebuse rahuldamata. Mihai Manea esitas selle otsuse peale apellatsioonkaebuse Curtea de Apel Braşovile.

24 Kuigi Curtea de Apel Braşov leidis, et tema praktika kohaselt on need seaduses nr 9/2012 olevad sätted ELTL artikliga 110 kooskõlas, märkis ta, et üks teine Rumeenia apellatsioonikohus on teinud vastupidise otsuse ning seetõttu on vaja Euroopa Kohtult eelotsust, et tagada liidu õiguse ühetaoline kohaldamine.

25 Neil asjaoludel otsustas Curtea de Apel Braşov menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas arvestades seaduses nr 9/2012 sätestatut ja selles seaduses ette nähtud tasu eesmärki tuleb asuda seisukohale, et ELTL artiklit 110 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus, kui liidu liikmesriik kehtestab saastetasu, mida kohaldatakse kõigi muudest liikmesriikidest pärit mootorsõidukite suhtes nende registreerimisel esimesena nimetatud liikmesriigis, kusjuures seda tasu kohaldatakse ka siseriiklike sõidukite omandiõiguse üleminekul, v.a juhul kui sellist või sellega sarnast tasu on juba makstud?

2. Kas arvestades seaduses nr 9/2012 sätestatut ja selles seaduses ette nähtud tasu eesmärki tuleb asuda seisukohale, et ELTL artiklit 110 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus, kui liidu liikmesriik kehtestab saastetasu, mida kohaldatakse kõigi muudest liikmesriikidest pärit mootorsõidukite suhtes nende registreerimisel esimesena nimetatud liikmesriigis, kusjuures siseriiklike sõidukite osas tuleb seda tasu maksta üksnes vastava sõiduki omandiõiguse üleminekul, ja selle tagajärjel ei saa välisriigi sõidukit saastetasu maksmata kasutada, samas kui siseriiklikku sõidukit saab tasu maksmata kasutada piiramatu aja, kuni sõiduki omandiõiguse ülemineku kohta kande tegemise hetkeni, kui selline kanne tehakse?”

26 Rumeenia valitsus palus Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 16 kolmanda lõigu alusel Euroopa Kohtul tulla kokku suurkojana.

Eelotsuse küsimuste analüüs

27 Eelotsuse küsimustega, mida tuleb analüüsida koos, küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt seda, kas ELTL artiklit 110 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus esiteks see, kui liikmesriik kehtestab mootorsõidukitasu, mida võetakse imporditud kasutatud sõidukite esmasel registreerimisel ning selles liikmesriigis juba registreeritud sõidukite omandiõiguse ülemineku kohta esimese kande tegemisel ning teiseks see, kui nimetatud liikmesriik vabastab sellest tasust juba registreeritud sõidukid, millelt on tasutud varem kehtinud tasu.

28 Tasub meenutada, et ELTL artikli 110 eesmärk tagada liikmesriikidevaheline kaupade vaba liikumine tavapärastes konkurentsitingimustes. Selle sättega soovitakse kõrvaldada igasugune kaitse, mis võib kaasa tuua teistest liikmesriikidest pärit kaupadele diskrimineerivate riigimaksude kohaldamise (vt selle kohta kohtuotsused komisjon *vs*. Taani, C-47/88, EU:C:1990:449, punkt 9; Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punkt 27; Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punkt 37, ja X, C-437/12, EU:C:2013:857, punkt 26).

29 Sellega seoses keelab ELTL artikli 110 esimene lõik liikmesriikidel kehtestada teiste liikmesriikide toodetele riigimakse, mis on suuremad kui samasugustele kodumaistele toodetele kehtestatud maksud. ELTL selle sätte eesmärk on tagada siseriiklikul turul juba olemasolevate toodete ja imporditud toodete vahelises konkurentsis riigimaksude täielik neutraalsus (vt selle kohta kohtuotsused komisjon *vs*. Taani, C-47/88, EU:C:1990:449, punktid 8 ja 9; Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, punkt 66, ning X, C-437/12, EU:C:2013:857, punkt 29).

30 Selleks et välja selgitada, kas selline tasu nagu on arutusel põhikohtuasjas, võib tekitada diskrimineerimist, tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimusi ja Euroopa Kohtule esitatud märkusi arvesse võttes esiteks analüüsida seda, kas see tasu on teistest liikmesriikidest peale Rumeenia imporditud kasutatud sõidukite ja samasuguste Rumeenias asuvate sõidukite, mis on varem liikmesriigi territooriumil registreeritud ja millelt seda tasu ei ole makstud, vahelises konkurentsis neutraalne. Seejärel tuleb analüüsida, kas teistest liikmesriikidest peale Rumeenia imporditud kasutatud sõidukite ja samasuguste Rumeenias asuvate sõidukite, millelt on registreerimisel tasu makstud, vahelises võrdluses on see tasu neutraalne.

31 Selle kohta tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukid, mis kujutavad endast „teiste liikmesriikide tooteid" ELTL artikli 110 tähenduses, on sõidukid, mida müüakse muudes liikmesriikides peale asjaomase liikmesriigi ja mida võib vajaduse korral juhul, kui selle ostab viimati nimetatud liikmesriigi resident, importida ja seal kasutusse võtta, sellal kui samasuguste oma riigi sõidukite puhul, mis kujutavad endast „kodumaiseid tooteid" ELTL artikli 110 tähenduses, on tegu selles liikmesriigis müüdavate sama liiki, samade tunnustega ja sama kulumisastmega kasutatud sõidukitega (vt eelkõige kohtuotsused komisjon *vs*. Taani, C-47/88, EU:C:1990:449, punkt 17; Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punktid 32 ja 40, ja Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 55).

32 Seetõttu ei ole vaja analüüsida ELTL artikliga 110 nõutud neutraalsust, võttes arvesse Rumeenias liikluses kasutatavaid sõidukeid, mis ei ole mõeldud müügiks. Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 16 välja tõi, siis kuna sellised sõidukid ei ole müügiks, ei ole need konkureerivad sõidukitega, mis on müügiks selle riigi või teiste liikmesriikide turul.

Tasu neutraalsus teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukite ja samasuguste riigis asuvate sõidukite – mis on juba asjaomases liikmesriigis registreeritud tasu maksmata – vahelises konkurentsis

33 ELTL artikli 110 kohaldamiseks ja eriti selleks, et võrrelda imporditud kasutatud sõidukite ja kohapealt ostetud kasutatud sõidukite maksustamise korda, tuleb arvesse võtta mitte üksnes liikmesriigi kaupadele ja imporditud kaupadele kehtivat maksumäära, vaid ka kõnealuse maksu baasi ja selle kohaldamise korda (vt selle kohta kohtuotsused komisjon *vs*. Taani, C-47/88, EU:C:1990:449, punkt 18; Nunes Tadeu, C-345/93, EU:C:1995:66, punkt 12, ja komisjon *vs*. Kreeka, C-74/06, EU:C:2007:534, punkt 27).

34 Täpsemalt, liikmesriigil ei ole õigust võtta imporditud kasutatud sõidukilt maksu nii, et ta võtab aluseks selle sõiduki väärtusest kõrgema väärtuse, mille tagajärjel maksustatakse seda kõrgemalt kui liikmesriigi turul olevaid sarnaseid kasutatud sõidukeid. Diskrimineeriva maksustamise vältimiseks tuleb seega arvesse võtta sõidukite tegelikku kulumisastet (kohtuotsused Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, punkt 70, ja komisjon *vs*. Kreeka, C-74/06, EU:C:2007:534, punkt 28).

35 Selleks ei tule tingimata läbi viia iga üksiku sõiduki hindamist ega ekspertiisi. Sellisele süsteemile omase koormuse vältimiseks võib liikmesriik õigus- või haldusnormidega kehtestatud ja selliste kriteeriumide põhjal nagu vanus, läbisõit, üldine seisukord, jõuallikas, sõiduki mark või mudel arvutatud kindla määraga skaalade abil kindlaks määrata kasutatud sõidukite väärtuse, mis üldreeglina on väga lähedane nende tegelikule väärtusele (eespool viidatud kohtuotsused Gomes Valente, C-393/98, EU:C:2001:109, punkt 24; Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, punkt 73; komisjon *vs.* Kreeka, C-74/06, EU:C:2007:534, punkt 29, ning Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 41).

36 Euroopa Kohus ei ole mootorsõiduki kulumit hinnata võimaldavaid objektiivseid kriteeriume kehtestanud kohustusliku loendina. Seega ei tule neid tingimata kohaldada kumulatiivselt. Kuid üksnes sellise skaala kohaldamine, mis põhineb kulumikriteeriumil, nagu mootorsõiduki vanus, ei taga, et see skaala kajastab sõiduki tegelikku kulumit. Eeskätt ei kajasta see skaala, juhul kui selles ei arvestata läbisõitu, üldreeglina mõistliku ligikaudse täpsusega imporditud kasutatud sõidukite tegelikku väärtust (kohtuotsused komisjon *vs.* Kreeka, C-74/06, EU:C:2007:534, punktid 37–43, ja Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 42).

37 Põhikohtuasjas nähtub Euroopa Kohtule esitatud materjalidest selgelt, et maksu suurus on kehtestatud kindla määraga esiteks selliste näitajate alusel, mis teatud määral kajastavad sõiduki poolt tekitatud saaste hulka, nagu sõiduki mootori töömaht ja Euro-standard, millele sõiduk vastab, ja teiseks võttes arvesse asjaomase sõiduki kulumit. See kulum, mille põhjal vähendatakse keskkonnategurite alusel arvutatud summat, määratakse kindlaks mitte üksnes sõiduki vanuse (seadus nr 9/2012 artikli 6 lõikes 1 sätestatud tunnus E), vaid – nagu tuleneb seaduse nr 9/2012 artikli 6 lõikest 4 ja selle metodoloogiliste juhiste artikli 6 lõikest 1 – sõiduki tegeliku keskmise aastase läbisõidu alusel, tingimusel, et maksukohustuslane on esitanud seda läbisõitu kinnitava avalduse. Kui maksukohustuslane leiab, et sõiduki vanus ja tegelik keskmine aastane läbisõit ei kajasta õigesti ja piisava täpsusega sõiduki tegelikku kulumit, võib ta OUG nr 9/2012 artikli 9 alusel lisaks taotleda, et kulum määrataks kindlaks ekspertiisiga, millega seotud maksukohustuslase poolt kantavad kulud ei või ületada ekspertiisitoimingute maksumust.

38 Kuna põhikohtuasjas arutusel olevate õigusnormide kohaselt võetakse tasu arvutamisel arvesse sõiduki vanust ja tegelikku keskmist aastast läbisõitu ning lisaks neile kriteeriumidele on võimalik mõõduka tasu eest arvesse võtta sõiduki ja selle varustuse seisukorda, mis on tuvastatud mootorsõidukite registreerimiseks pädeva asutuse ekspertiisiga, tagavad need selle, et tasu summat vähendatakse mõistliku ligikaudse täpsusega sõiduki tegeliku väärtuse alusel (vt analoogia alusel kohtuotsus Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 44).

39 Antud järeldust kinnitab asjaolu, et seaduse nr 9/2012 4. lisas toodud kindla määraga skaalal on arvesse võetud seda, et sõiduautode iga-aastane kulum on märgatavalt suurem kui 5% ja et see kulum ei ole lineaarne, eeskätt esimestel aastatel, mil see on oluliselt suurem kui hiljem (vt analoogia alusel kohtuotsus Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 45).

40 Lisaks sai Rumeenia seadusandja õigesti lähtuda põhimõttest, et sõiduki ja selle varustuse seisukorra hindamise kriteeriume saab nõuetekohaselt kohaldada üksnes eksperdi poolt tehtud asjaomase sõiduki individuaalse ülevaatuse alusel ja et selleks, et niisuguseid ülevaatusi ei viidaks läbi liiga tihti ja seega ei koormataks olemasolevat haldus- ja finantskorda, tuleb ülevaatuse kulud sisse nõuda maksukohustuslaselt (vt analoogia alusel kohtuotsus Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 46).

41 Erinevalt eritasust, mida võeti ajavahemikul 1. jaanuar 2007–30. juuni 2008, saastetasust, mida võeti OUH nr 50/2008 alusel ajavahemikul 1. juuli 2008–12. jaanuar 2012 ning saastetasust, mida võeti seaduse nr 9/2012 alusel, mis oli kohaldatav ajavahemikul 13. jaanuar 2012–1. jaanuar 2013, võeti seaduse nr 9/2012 alusel, mis oli kohaldatav kuni 14. märtsini 2013 ja on asjakohane põhikohtuasjas kõnesolevas vaidluses, saastetasu samasuguse arvutusmeetodi kohaselt esiteks teistest liikmesriikidest

imporditud sõidukitelt nende esmasel registreerimisel Rumeenias, ja teiseks, Rumeenias juba registreeritud kasutatud sõidukite puhul nende omandiõiguse ülemineku kohta esmase kande tegemisel selles liikmesriigis, kui nende registreerimisel selles liikmesriigis tasu ei olnud makstud.

42 Sellest nähtub, et seadusest nr 9/2012, mis on kohaldatav põhikohtuasjas asjakohasel ajavahemikul – tulenev maksukoormus –, oli sama nende maksukohustuslaste jaoks, kes olid ostnud peale Rumeenia mõnest teisest liikmesriigist imporditud kasutatud sõiduki ning lasknud selle registreerida viimati nimetatud riigis, kui ka nende jaoks, kes olid ostnud kasutatud sõiduki Rumeenias, mis oli seal registreeritud enne 1. jaanuari 2007 saastetasu maksmata ning mille kohta tuli teha omandiõiguse ülemineku kohta esimene kanne, kui viimati nimetatud sõiduk oli seadusega nr 9/2012 kehtestatud tasu võtmise ajal sama liiki, samade tunnustega ning sama kulumisastmega kui teisest liikmesriigist imporditud sõiduk.

43 Eelnevatest kaalutlustest tuleneb, et põhikohtuasjas kõnesolev maksustamiskord on teistest liikmesriikidest peale Rumeenia imporditud kasutatud sõidukite ja samasuguste riigis asuvate sõidukite, mis on juba asjaomases liikmesriigis registreeritud saastetasu maksmata, suhtes neutraalne.

Tasu neutraalsus teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukite ja samasuguste riigis asuvate sõidukite – mis on juba asjaomases liikmesriigis registreeritud koos saastetasu maksmisega – vahelises konkurentsis

44 On selge, et põhikohtuasjas asjassepuutuval ajavahemikul vabastati seaduse nr 9/2012 artikli 4 lõige 2 kohaselt maksust selliste riigis asuvate kasutatud sõidukite omandiõiguse kohta kande tegemine, mille registreerimisel Rumeenias enne antud juhul asjakohast ajavahemikku tuli maksta eritasu (registreerimine ajavahemikul 1. jaanuar 2007–30. juuni 2008), OUG nr 50/2008 kohast saastetasu (registreerimine ajavahemikul 1. juuli 2008–12. jaanuar 2012) või seaduse nr 9/2012, mille kohaldamine on OUG nr 1/2012 alusel osaliselt peatatud (registreerimine ajavahemikus 13.jaanuar 2012–1. jaanuar 2013), kohast saastetasu.

45 Euroopa Kohtu tehtud eelotsustest kohtuasjades, mis puudutavad kasutatud sõidukite registreerimisel Rumeenias OUG nr 50/2008 alusel ja seaduse nr 9/2012 alusel, mille kohaldamine on osaliselt OUG nr 1/2012 alusel peatatud, võetavat tasu, nähtub ühemõtteliselt, et need tasud ei ole ELTL artikliga 110 kooskõlas ning üldjuhul tuleb need koos intressidega tagasi maksta (vt eelkõige kohtuotsused Tatu, C-402/09EU:C:2011:219; Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466; Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250, kohtumäärus Câmpean ja Ciocoiu, C-97/13 ja C-214/13, EU:C:2014:229, ning kohtuotsus Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285). Nagu nähtub kohtujuristi ettepaneku punktidest 2, 3 ja 26, olid ajavahemikus 1. jaanuar 2007–30. juuni 2008 võetud eritasul samasugused tunnused – mis on ELTL artikliga 110 vastuolus – nagu OUG nr 50/2008 ja seadusel nr 9/2012, mille kohaldamine on OUG nr 1/2012 alusel osaliselt peatatud.

46 Seega näib, et seaduse nr 9/2012 artikli 4 lõige 2 vabastas nimetatud seadusega kehtestatud tasust selliste riigis asuvate kasutatud sõidukite omandiõiguse ülemineku kohta kande tegemise, mille registreerimisel Rumeenias ajavahemikul 1. jaanuar 2007–1. jaanuar 2013 tuli maksta tasu, mis on liidu õigusega vastuolus ja tuleb seetõttu koos intressidega tagasi maksta.

47 Sellega seoses tuleb sarnaselt kohtujuristi ettepaneku punktis 28 väljendatud seisukohale märkida, et kasutatud sõiduki vabastamine uue tasu maksmisest seetõttu, et selle eest on juba makstud varem kohaldamisele kuulunud tasu, mis hiljem tunnistati liidu õigusega vastuolus olevaks, ei asenda selle tasu koos intressidega tagasimaksmist.

48 Lisaks, sellise maksuvabastuse toimel jääks põhikohtuasjas kõnesoleval ajavahemikul kõnealune tasu Rumeenias ajavahemikul 1. jaanuar 2007–1. jaanuar 2013 registreeritud riigis asuva kasutatud sõiduki omandiõiguse kohta esimese kande tegemisel maksmata, samas kui seda tuleb alati tasuda

põhikohtuasjas nimetatud ajavahemikul Rumeenias teistest liikmesriikidest imporditud sõidukite registreerimisel. Selline maksuvabastus, nagu on kõne all põhikohtuasjas, paneb järelikult riigis asuvate kasutatud sõidukite müügi soodsamasse ja samasuguste sõidukite importimise ebasoodsamasse olukorda.

49 Euroopa Kohus on oma otsustes korduvalt leidnud, et registreerimisel makstud tasu sisaldub sõiduki väärtuses. Niisiis juhul, kui liikmesriigis registreeritud sõiduk, millelt on tasu makstud, müüakse seejärel samas liikmesriigis kasutatud sõidukina, sisaldab selle turuväärtus registreerimismaksu jääkväärtust. Kui sõiduki registreerimismaks, mida tuleb tasuda sama liiki, samade tunnuste ja sama kulumisastmega imporditud kasutatud sõidukitelt, ületab nimetatud jääkväärtust, on tegu ELTL artikli 110 rikkumisega. Erinev maksukoormus võib soodustada siseriiklikul turul olevate kasutatud sõidukite müüki ja seega muuta sarnaste kasutatud sõidukite impordi ebasoodsamaks (kohtuotsus X, C-437/12, EU:C:2013:857, punktid 30–32 ja seal viidatud kohtupraktika).

50 Seega, kuna riigis asuvate kasutatud sõidukite registreerimisel võetav tasu tuleb antud juhul koos intressidega tagasi maksta nii, et oleks taastatud tasu võtmisele eelnenud olukord, tuleb lähtuda sellest – nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 29 –, et see ei sisaldu enam nende sõidukite hinnas. Järelikult selle tasu jääkväärtus, mis jääb ajavahemikus 1. jaanuar 2007–1. jaanuar 2013 registreeritud riigis asuvate kasutatud sõidukite väärtuse hulka, on null ning on seetõttu igal juhul madalam registreerimismaksust, mida võetakse sama liiki, samade tunnustega ja sama kulumisastmega imporditud sõidukilt. Nagu nähtub eelmises punktis viidatud kohtupraktikast, on selline olukord ELTL artikliga 110 vastuolus.

51 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimustele vastata, et ELTL artiklit 110 tuleb tõlgendada nii, et:

— sellega ei ole vastuolus, kui liikmesriik kehtestab mootorsõidukitele tasu, mida võetakse imporditud kasutatud sõidukitelt nende esmasel registreerimisel selles liikmesriigis ning seal juba registreeritud sõidukitelt nende omandiõiguse kohta esimese kande tegemisel,

— sellega on vastuolus, kui liikmesriik vabastab nimetatud tasust juba registreeritud sõidukid, millelt on makstud varem kehtinud tasu, mille Euroopa Kohus on tunnistanud liidu õigusega vastuolus olevaks.

Euroopa Kohtu otsuse ajaline mõju

52 Juhul, kui tehtava otsuse kohaselt on selline maksustamiskord, nagu põhikohtuasjas asjakohasel ajavahemikul seadusega nr 9/2012 kehtestatud kord, ELTL artikliga 110 vastuolus, palub Rumeenia valitsus Euroopa Kohtul piirata kohtuotsuse ajalist mõju.

53 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt selgitab ja täpsustab tõlgendus, mille Euroopa Kohus talle ELTL artikliga 267 antud pädevust kasutades liidu õigusnormile annab, vajaduse korral selle sätte tähendust ja ulatust, nagu seda peab või oleks pidanud mõistma ja kohaldama alates selle jõustumise hetkest. Sellest järeldub, et kohus võib kohaldada ja peab kohaldama õigusnormi selles tõlgenduses isegi õigussuhetele, mis on tekkinud enne eelotsusetaotlust, kui täidetud on ka tingimused nimetatud normi kohaldamise nõudega hagi esitamiseks pädevale kohtule (vt eelkõige kohtuotsused Blaizot jt, 24/86, EU:C:1988:43, punkt 27; Skov ja Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, punkt 50, ning Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punkt 55).

54 Seega võib Euroopa Kohus liidu õiguskorrale omast õiguskindluse üldpõhimõtet kohaldades üksnes erandkorras otsustada piirata tõlgendatavale sättele tuginemise õigust. Selleks et sellist piirangut lubada, peavad olema täidetud kaks peamist tingimust, nimelt huvitatud isikute heausksus ja oluliste häirete oht (vt kohtuotsused Skov ja Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, punkt 51, ning Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punkt 50).

55 Mis puudutab oluliste häirete ohtu, siis tuleb meenutada, et eelotsusena tehtud kohtuotsusest liikmesriigile tulenevad rahalised tagajärjed ei õigusta iseenesest otsuse ajalise mõju piiramist (vt eelkõige kohtuotsused Bidar, C-209/03, EU:C:2005:169, punkt 68, ja Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punkt 58). Niisugust piiramist taotlev liikmesriik peab esitama Euroopa Kohtule arvandmed, mis tõendavad raskete majanduslike tagasilöökide ohtu (kohtuotsused Brzeziński, EU:C:2007:33, C-313/05, punktid 59 ja 60, ning Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punktid 54 ja 55).

56 Raskete majanduslike tagasilöökide kohta asjaomasel ajavahemikul, mis võivad tuleneda sellest, et seadusega nr 9/2012 kehtestatud maksustamiskord ei ole kooskõlas ELTL artikliga 110, esitas Rumeenia valitsus hinnangu, mille kohaselt selle seaduse alusel sisse nõutud tasude tagasimakstav summa koos intressidega on nimetatud ajavahemikul kokku 181 349 488,05 Rumeenia leud. Antud majanduslikku tagasilööki tuleks Rumeenia valitsuse arvates pidada raskeks, arvestades Rumeenia majanduse keerulist olukorda.

57 Tuleb asuda seisukohale, et Rumeenia valitsuse esitatud hinnang ei võimalda iseenesest järeldada, et käesolev kohtuotsus võib tekitada tõsiseid häireid Rumeenia majanduses. Seetõttu ei saa tõsiste häirete tekkimise võimaluse tingimust pidada täidetuks.

58 Neil asjaoludel ei ole vaja kontrollida, kas huvitatud isikute heausksuse kriteerium on täidetud.

59 Nendest kaalutlustest tuleneb, et puudub alus piirata käesoleva kohtuotsuse ajalist mõju.

Kohtukulud

60 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

ELTL artiklit 110 tuleb tõlgendada nii, et

— **sellega ei ole vastuolus, kui liikmesriik kehtestab mootorsõidukitele tasu, mida võetakse imporditud kasutatud sõidukitelt nende esmasel registreerimisel selles liikmesriigis ning seal juba registreeritud sõidukitelt nende omandiõiguse kohta esimese kande tegemisel,**

— **sellega on vastuolus, kui liikmesriik vabastab nimetatud tasust juba registreeritud sõidukid, millelt on makstud varem kehtinud tasu, mille Euroopa Kohus on tunnistanud liidu õigusega vastuolus olevaks.**

Allkirjad