A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2015. április 14.*

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — Belső adók — EUMSZ 110. cikk — A tagállam által a gépjárművekre az első nyilvántartásba vételkor vagy a tulajdonjog első átírásakor kivetett adó — A más tagállamokból származó használt gépjárművek és a belföldi piacon rendelkezésre álló hasonló gépjárművek közötti semlegesség”

A C-76/14. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Curtea de Apel Braşov (Románia) a Bírósághoz 2014. február 12-én érkezett, 2014. január 29-i határozatával terjesztett elő az előtte

Mihai Manea

és

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

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: V. Skouris elnök, K. Lenaerts elnökhelyettes, M. Ilešič (előadó), L. Bay Larsen, T. von Danwitz és J.-C. Bonichot tanácselnökök, A. Arabadjiev, M. Safjan, D. Šváby, M. Berger, A. Prechal, E. Jarašiūnas és C. G. Fernlund bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– M. Manea képviseletében R. Cătălin ügyvéd,

– a román kormány képviseletében R. H. Radu, meghatalmazotti minőségben, valamint V. Angelescu és D. M. Bulancea, tanácsosi minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében R. Lyal és G.-D. Bălan, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: román.

a főtanácsnok indítványának a 2015. február 10-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 110. cikk értelmezésére irányul.

2 E kérelmet az M. Manea és az Instituția Prefectului județul Brașov – Serviciul public comunitar regim de permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor között, olyan adó tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, amelynek megfizetését M. Maneától más tagállamból származó használt gépjármű Romániában történő nyilvántartásba vétele okán kérték.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 Az „európai kibocsátási normák” az Európai Unió tagállamaiban értékesített új gépjárművek kipufogógáz-kibocsátásának elfogadható határértékeit tükrözik. Az első ilyen normát (közismert nevén: Euro 1) a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról szóló, 1991. június 26-i 91/441/EGK tanácsi irányelv (HL L 242., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 10. kötet 329. o.) vezette be, amely 1992. január 1-jén lépett hatályba. Azóta az Unióban a levegő minőségének javítása érdekében az e tárgyban meglévő szabályokat fokozatosan szigorították.

4 A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL L 263., 1. o.) különbséget tesz a „legalább négy kerékkel rendelkező, személyszállításra” tervezett gépjárműveket magukban foglaló M kategóriájú járművek és az N kategóriájúak között, amely utóbbiak közé a „legalább négy kerékkel rendelkező árufuvarozásra” tervezett gépjárművek tartoznak. Ezeket a kategóriákat az ülések száma és a megengedett össztömeg (M kategória), illetve csak a megengedett össztömeg (N kategória) alapján tovább bontották.

A román jog

5 Az adókódexről szóló 571/2003. sz. törvény módosításáról és kiegészítéséről szóló, 2006. július 17-i 343/2006. sz. törvény (Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal; a *Monitorul Oficial al României*, I. rész, 2006. augusztus 1-jei 662. száma) az adókódexbe a gépjárművekre 2007. január 1-jétől alkalmazandó, a jármű Romániában történő első nyilvántartásba vételekor fizetendő különadót (a továbbiakban: különadó) vezetett be.

6 A 2008. július 1-jén hatályba lépő, a gépjárművek környezetszennyezési adójának létrehozásáról szóló, 2008. április 21-i 50/2008. sz. sürgősségi kormányrendelet (Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule; a *Monitorul Oficial al României*, I. rész, 2008. április 25-i 327. száma; a továbbiakban: 50/2008. sz. OUG) környezetszennyezési adót vezetett be az M1–M3 és N1–N3 kategóriába tartozó gépjárművekre. Ezen adó tekintetében az adófizetési kötelezettség többek között valamely gépjármű Romániában történő első nyilvántartásba vétele alkalmával keletkezett.

7 Az 50/2008. sz. OUG-t több alkalommal módosították azt megelőzően, hogy a 2012. január 13-án hatályba lépő, a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátása utáni adóról szóló, 2012. január 6-i 9/2012. sz. törvény (Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiili poluante provenite de la autovehicule; *Monitorul Oficial al României*, I. rész, 2012. január 10-i 17. száma) azt hatályon kívül helyezte volna.

8 Az 50/2008. sz. OUG-hoz hasonlóan a 9/2012. sz. törvény környezetszennyezési adót vezetett be az M1–M3 és N1–N3 kategóriába tartozó gépjárművekre.

9 A 9/2012. sz. törvény 4. cikkének (1) bekezdése alapján ezen adó fizetésének kötelezettsége különösen a gépjármű Romániában történő első nyilvántartásba vételének alkalmával keletkezik.

10 E törvény 4. cikkének (2) bekezdése szerint bizonyos feltételek mellett a használt gépjármű tulajdonjogának Romániában történő első átírása alkalmával is keletkezik az említett adó fizetésének kötelezettsége. Ez a rendelkezés a következőképpen került megfogalmazásra:

„Adófizetési kötelezettség keletkezik valamely olyan használt gépjármű tulajdonjogának az első romániai átírásakor is, amelyre vonatkozóan a később módosított és kiegészített 571/2003. sz. törvény alapján nem került megfizetésre a gépjárművek és személygépkocsik különadója vagy a gépjárművek környezetszennyezési adója, és amely nem tartozik az ezen adók megfizetése alóli kivétel vagy mentesség hatálya alá tartozó gépjárművek kategóriájába a nyilvántratásba vétel időpontjában hatályos szabályozás értelmében.”

11 A „tulajdonjog első átírásának” fogalma, amint azt a 9/2012. sz. törvény 2. cikkének i) pontja pontosította a használt gépjármű feletti „tulajdonjog első átruházására vonatkozik, amelyet a jelen törvény hatálybalépését követően hajtottak végre […]”.

12 Azonban a 2012. január 31-én hatályba lépő, a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátása utáni adóról szóló 9/2012. sz. törvény bizonyos rendelkezései alkalmazásának a felfüggesztéséről és az e törvény 4. cikke (2) bekezdésének rendelkezései alapján történő adó-visszatérítésről szóló, 2012. január 30-i 1/2012. sz. sürgősségi kormányrendelet (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 in conformitate cu prevederile art. 4 alin. 2 din lege; a *Monitorul Oficial al României*, I. rész, 2012. január 31-i 79. száma; a továbbiakban: 1/2012. sz. OUG) 2013. január 1-jéig felfüggesztette a 9/2012. sz. törvény 4. cikke (2) bekezdésének alkalmazását. Az 1/2012. sz. OUG előírta egyébiránt, hogy azon adóalanyok, amelyek az említett 4. cikk (2) bekezdése szerint megfizették ezen adót a 9/2012. sz. törvény hatálybalépésének és az 1/2012. sz. OUG hatálybalépésének időpontja közötti időszakban, jogosultak annak visszatérítésére.

13 A 9/2012. sz. törvény 6. cikke előírta:

„(1) Az adó összegét az 1–5. számú mellékletben foglalt tényezők alapján kell megállapítani, és azt az alábbiak szerint kell kiszámítani:

a) az M1 kategóriába tartozó, az Euro 3, Euro 4, Euro 5 vagy Euro 6 károsanyag-kibocsátási normának megfelelő gépjárművek tekintetében:

1. Az Euro 5, az Euro 4 vagy az Euro 3 károsanyag-kibocsátási normának megfelelő gépjárművek tekintetében az adó a széndioxid (CO_2)-kibocsátás és az 1. mellékletben említett, EUR/gramm CO_2-ban kifejezett különadó, a környezetszennyezési osztály és a

2. mellékletben foglaltak szerinti, EUR/köbcentiméterben kifejezett különadó és a 4. melléklet 2. oszlopában szereplő adócsökkentési hányados alapján kerül kiszámításra az alábbi képletnek megfelelően:

Fizetendő összeg = [(A × B × 30%) + (C × D × 70%)] × (100 – E)%

ahol:

A = a CO_2-kibocsátások gramm/km-ben kifejezett összesített értéke;

B = az 1. melléklet 3. oszlopa szerinti, EUR/CO_2 grammban kifejezett környezetszennyezési adó;

C = hengerkapacitás (hengerkapacitás);

D = a 2. melléklet 3. oszlopa szerinti hengerkapacitás szerinti környezetszennyezési adó;

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

2. Az Euro 6 károsanyag-kibocsátási normának megfelelő gépjárművek tekintetében az adót az 1. pontban szereplő képlet alapján kell kiszámítani az Euro 6-nak az új gépjárművek nyilvántartásba vétele, eladása és forgalomba bocsátása tekintetben történő hatálybalépésekor […];

b) az M1 kategóriába tartozó azon gépjárművek tekintetében, amelyek nem tartoznak egyik meghatározott európai környezetszennyezési osztályba sem, vagy az Euro 1 vagy az Euro 2 környezetszennyezési osztályba tartoznak, és amelyek vonatkozásában nem került a CO_2-kibocsátások összesített értéke meghatározásra, az alábbi képletnek megfelelően:

Fizetendő összeg = C × D × (100 – E): 100;

ahol:

C = hengerkapacitás (hengerkapacitás);

D = a 2. melléklet 3. oszlopa szerinti hengerkapacitás szerinti környezetszennyezési adó;

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

[…]

(3) Az […] adócsökkentési hányadost a gépjármű életkora függvényében kell meghatározni.

(4) Az adó kiszámítása során a 4. mellékletben előírt adócsökkentési hányadoshoz viszonyítva megengedett az adó további csökkentése az állandó hányados meghatározásának alapjául szolgáló szokásos tényezőktől való eltérések függvényében, ha a valamely használt gépjármű nyilvántartásba vételét vagy adott esetben a tulajdonjogának első átírását kérő személy saját felelősségére bejelenti, hogy a szóban forgó jármű átlagos éves futásteljesítménye meghaladja a szóban forgó járműkategória általános átlagos éves futásteljesítményét a [gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátása utáni adóról szóló 9/2012. sz. törvény (Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, a *Monitorul Oficial al României*, I. rész, 2012. január 13-i 29. száma)] módszertani végrehajtási szabályai (a továbbiakban: módszertani szabályok) szerint. Ebben az esetben az adót a 4. mellékletben előírt adócsökkentési hányadosnak az 5. mellékletben

előírt további adócsökkentési hányadossal történő növeléséből következő további adócsökkentési hányados alapján kell kiszámolni. Ha az új adócsökkentési hányados meghaladja a 90%-ot, akkor 90%-os adócsökkentési hányadost kell alkalmazani.

(5) Az (1) bekezdés rendelkezései szerint kiszámított fizetendő adónak megfelelő összeg akkor is kiigazítható, ha a valamely használt gépjármű nyilvántartásba vételét vagy adott esetben a tulajdonjogának első átírását kérő személy a »román gépjármű-nyilvántartás« önálló társaság által elvégzett műszaki vizsgálat alapján bizonyítja, hogy a használt jármű értékcsökkenése a [módszertani szabályok] szerint nagyobb.

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

(7) Amennyiben a gépjármű nyilvántartásba vételét vagy tulajdonjogának első alkalommal történő átírását kérő személy nem tudja igazolni a gépjármű nyilvántartásba vételének időpontját, az adót a gyártás éve alapján kell meghatározni."

14 A 9/2012. sz. törvény 9. cikke értelmében:

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

(2) Az értékcsökkenés szintjét a 6. cikk (4) bekezdése szerinti adócsökkentési hányados meghatározásakor figyelembe vett tényezők alapján értékelik.

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

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

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

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

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

[…]"

15 A 9/2012. sz. törvény 11. cikke előírta:

„A kifogásra adott válasszal elégedetlen személy – a törvénynek megfelelően – az illetékes bírósághoz fordulhat."

16 A 9/2012. sz. törvény 4. melléklete előírta:

„A környezetszennyezési adócsökkentési hányadosra vonatkozó táblázat

Jármű életkora Adócsökkentési hányados (%)

Új 0

≤ 1 hónap 3

> 1 hónap – 3 hónap 5

> 3 hónap – 6 hónap 8

> 6 hónap – 9 hónap 10

> 9 hónap – 1 év 13

> 1 év – 2 év 21

> 2 év –3év 28

> 3 év – 4 év 33

> 4 év – 5 év 38

> 5 év –6 év 43

> 6 év – 7 év 49

> 7 év – 8 év 55

> 8 év – 9 év 61

> 9 év – 10 év 66

> 10 év – 11 év 73

> 11 év – 12 év 79

> 12 év – 13 év 84

> 13 év – 14 év 89

> 14 év 90”.

17 A módszertani szabályok 6. cikkének (1) bekezdése előírta:

„A törvény 6. cikkének rendelkezései szerint kiszámított fizetendő adónak megfelelő összeg kiigazítható, ha a gépjármű, amely vonatkozásában a törvény 4. cikke szerinti ügyet végrehajtásást kérték, eltér a szabványosnak tekintett gépjármű referenciaparamétereitől, amelyek:

a) az átlagos éves futásteljesítmény:

– M1 – 15 000 km;

– N1 – 30 000 km;

– M2 és N2 – 60 000 km;

– M3 és N3 – 100 000 km;

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

c) alapfelszereltség: légkondicionáló, ABS és légzsák;

d) a jármű életkora.”

18 A 9/2012. sz. törvény 213. március 14-ig maradt hatályban.

19 A 9/2012. sz. törvényt hatályon kívül helyező, a gépjárművek után fizetendő környezetvédelmi bélyegilletékről szóló, 2013. február 19-i 9/2013. sz. sürgősségi kormányrendelet (Ordonanța de urgență nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule; a *Monitorul Oficial al României*, I. rész, 2013. március 4-i 119. száma; a továbbiakban: 9/2013. sz. OUG) 2013. március 15-én lépett hatályba.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

20 A 2013. év elején, M. Manea egy Spanyolországban vásárolt használt gépjárművet kívánt nyilvántartásba vetetni Romániában. E jármű az M1 járműkategóriába tartozik. Új járműként vették nyilvántartásba Spanyolországban 2005 során.

21 2013. március 5-i levelével a hatáskörrel rendelkező román hatóság a nyilvántartásba vételt a 9/2012. sz. törvényben előírt adó megfizetésének feltételéhez kötötte.

22 M. Manea, mivel úgy vélte, hogy a 9/2012. sz. törvény összeegyeztethetetlen az EUMSZ 110. cikkel, a Tribunalul Braşovhoz (brassói elsőfokú bíróság) fordult, annak elrendelését kérve, hogy az említett hatóság az említett adó megfizetése nélkül vegye nyilvántartásba a járművet.

23 2013. szeptember 24-i ítéletével a Tribunalul Braşov elutasította e keresetet. M. Manea fellebbezést nyújtott be a Curtea de Apel Braşov (brassói fellebbviteli bíróság) előtt ezen ítélettel szemben.

24 A Curtea de Apel Braşov pontosítva, hogy a saját ítélkezési gyakorlata szerint a 9/2012. sz. törvény összeegyeztethető az EUMSZ 110. cikkel, megállapítja, hogy egy másik román fellebbviteli bíróság ezzel ellentétes ítéletet hozott, következésképpen az uniós jog egységes alkalmazása érdekében szükséges a Bíróság előzetes döntéshozatala.

25 E körülmények között a Curtea de Apel Braşov felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) A 9/2012. sz. törvény rendelkezéseire és az e törvénnyel bevezetett adó céljára figyelemmel úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 110. cikket, hogy azzal ellentétes, ha az […] Unió valamely tagállama olyan adót vet ki a szennyezőanyag-kibocsátásra, amely minden külföldi gépjárműre alkalmazandó az e tagállamban történő nyilvántartásba vételkor, és amely a belföldi gépjárművek tulajdonjogának átruházásakor is alkalmazandó, kivéve ha az ilyen vagy hasonló adót már megfizették?

2) A 9/2012. sz. törvény rendelkezéseire és az e törvénnyel bevezetett adó céljára figyelemmel úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 110. cikket, hogy azzal ellentétes, ha az […] Unió valamely tagállama olyan adót vet ki a szennyezőanyag-kibocsátásra, amely minden külföldi gépjárműre alkalmazandó az e tagállamban történő nyilvántartásba vételkor, és amely adó a belföldi gépjárművek esetében csak az ilyen gépjármű tulajdonjogának átruházásakor fizetendő, ami azzal a következménnyel jár, hogy a külföldi gépjárművet az adó megfizetése nélkül nem lehet használni, míg a belföldi gépjármű korlátlan ideig használható az adó megfizetése nélkül, az adott gépjármű tulajdonjogának átruházásáig, amennyiben az ilyen átruházásra sor kerül?”

26 A román kormány az Európai Unió Bírósága alapokmánya 16. cikkének harmadik bekezdése alapján azt kéri, hogy a Bíróság nagytanácsa járjon el.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

27 Az együttesen vizsgálandó kérdéseivel a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az EUMSZ 110. cikket úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes egyrészt, ha valamely tagállam olyan gépjárműadót vezet be, amely a behozott használt járművek e tagállamban történő első nyilvántartásba vételét és az említett tagállamban már nyilvántartásba vett járművek tulajdonjogának ezen államban történő első átírását terheli, másrészt pedig ha e tagállam mentesíti ezen adó alól a már nyilvántartásba vett azon járműveket, amelyek vonatkozásában megfizették a korábban hatályban lévő adót.

28 Emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 110. cikk célja, hogy szabályos versenyfeltételek mellett biztosítsa az áruk szabad mozgását a tagállamok között. Az említett cikk arra irányul, hogy a védelem minden olyan formáját felszámolja, amely belső, különösen a más tagállamokból származó termékekre vonatkozó hátrányosan megkülönböztető adó alkalmazásából eredhet (lásd ebben az értelemben: Bizottság kontra Dánia ítélet, C-47/88, EU:C:1990:449, 9. pont; Brzeziński-ítélet, C-313/05, EU:C:2007:33, 27. pont; Kalinchev-ítélet, C-2/09, EU:C:2010:312, 37. pont; X-ítélet, C-437/12, EU:C:2013:857, 26. pont).

29 E célból az EUMSZ 110. cikk első bekezdése tiltja, hogy az egyes tagállamok más tagállamok termékeire a hasonló jellegű hazai termékekre kivetett adónál magasabb belső adót vessenek ki. A Szerződés e rendelkezésének célja, hogy biztosítsa a belső adók semlegességét a már a belföldi piacon található és a behozott termékek közötti verseny tekintetében (lásd ebben az értelemben: Bizottság kontra Dánia ítélet, C-47/88, EU:C:1990:449, 8. és 9. pont; Weigel-ítélet, C-387/01, EU:C:2004:256, 66. pont; X-ítélet, C-437/12, EU:C:2013:857, 29. pont).

30 Annak meghatározása érdekében, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló adó hátrányos megkülönböztetést hoz-e létre, a kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett kérdésekre és a Bíróság előtt ismertetett észrevételekre tekintettel először is azt kell megvizsgálni, hogy ez az adó semleges-e a Romániától eltérő más tagállamokból származó használt gépjárművek és a korábban a nemzeti piacon, ezen adó megfizetése nélkül nyilvántartásba vett hasonló román járművek közötti verseny tekintetében. Következésképpen meg kell vizsgálni az említett adónak a Romániától eltérő más tagállamokból származó használt gépjárművek és a nyilvántartásba vételükkor ezen adóval terhelt hasonló belföldi járművek tekintetében fennálló semlegességét.

31 E tekintetben az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a más tagállamokból származó használt gépjárművek, amelyek az EUMSZ 110. cikk szerinti „más tagállamok termékeinek” minősülnek, az érintett tagállamtól eltérő tagállamokban értékesítésre kínált járművek, és az utóbbi tagállam állampolgára által történő vásárlás esetén importálhatók és forgalomba bocsáthatók az utóbbi tagállamban, míg a hasonló belföldi járművek, amelyek az EUMSZ 110. cikk szerinti „hazai termékeknek” minősülnek, ugyanolyan típusú, ugyanolyan jellemzőkkel bíró és ugyanolyan

használtsági fokú használt gépjárművek, amelyeket e tagállamban értékesítenek (lásd különösen: Bizottság kontra Dánia ítélet, C-47/88, EU:C:1990:449, 17. pont; Kalinchev-ítélet, C-2/09, EU:C:2010:312, 32. és 40. pont; Tatu-ítélet, C-402/09, EU:C:2011:219, 55. pont).

32 Következésképpen nem kell megvizsgálni az EUMSZ 110. cikk szerint előírt semlegességet a Romániában forgalomban lévő, eladásra nem kínált gépjárművek vonatkozásában. Amint azt a főtanácsnok az indítványa 16. pontjában megállapította, önmagában azon tény okán, hogy e járművek nem állnak rendelkezésre a piacon, nincsenek más járművekkel versenyhelyzetben, akár a belföldi piacon rendelkezésre álló, akár a más tagállamok piacán rendelkezésre álló járművekről legyen is szó.

Adósemlegesség a más tagállamokból származó használt gépjárművek és az érintett tagállamban adófizetés nélkül már nyilvántartásba vett hasonló belföldi járművek közötti verseny tekintetében

33 Az EUMSZ 110. cikk alkalmazásában, és különösen a behozott használt gépjárművekre és a belföldön már jelen lévő használt gépjárművekre vonatkozó adóztatás összehasonlítása céljából nem csupán az adó mértékét kell figyelembe venni, hanem az adó alapját és részletes szabályait is (lásd ebben a tekintetben: Bizottság kontra Dánia ítélet, C-47/88, EU:C:1990:449, 18. pont; Nunes Tadeu ítélet, C-345/93, EU:C:1995:66, 12. pont; Bizottság kontra Görögország ítélet, C-74/06, EU:C:2007:534, 27. pont).

34 Közelebbről: a tagállam nem vethet ki a behozott használt gépjárműre olyan adót, amely magasabb összegen alapul, mint a gépjármű tényleges értéke, amelynek következtében magasabb adót vetnek ki, mint a tagállami piacon rendelkezésre álló hasonló használt gépjárművekre. Ennélfogva a hátrányosan megkülönböztető adóztatás elkerülése érdekében a gépjárművek tényleges értékcsökkenését kell figyelembe venni (Weigel-ítélet, C-387/01, EU:C:2004:256, 70. pont; Bizottság kontra Görögország ítélet, C-74/06, EU:C:2007:534, 28. pont).

35 E figyelembevételhez nem szükséges minden egyes gépjármű értékelése vagy szakértői véleményezése. Ugyanis az ilyen szabályozás sajátosságát képező nehézkesség elkerülésére a tagállamok törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésekkel meghatározott és az olyan kritériumok alapján számított átalányskála révén, mint a gépjármű kora, futásteljesítménye, általános állapota, meghajtásának módja, márkája és modellje, rögzíthetnek olyan értéket a használt gépjárművek tekintetében, amelyek általában nagyon közel állnak a tényleges értékhez (Gomes Valente ítélet, C-393/98, EU:C:2001:109, 24. pont; Weigel-ítélet, C-387/01, EU:C:2004:256, 73. pont; Bizottság kontra Görögország ítélet, C-74/06, EU:C:2007:534, 29. pont; Tatu-ítélet, C-402/09, EU:C:2011:219, 41. pont).

36 A gépjárművek értékcsökkenésének értékelésére szolgáló ezen objektív kritériumokat a Bíróság nem kényszerítő jelleggel sorolta fel. Azokat tehát nem kell szükségszerűen együttesen alkalmazni. Ugyanakkor a gépjármű életkorához hasonló egyetlen kritériumon alapuló skála alkalmazása nem biztosítja, hogy a skála e járművek tényleges értékcsökkenését tükrözi. Többek között a futásteljesítmény figyelembevételének hiányában az ilyen skála nem vezet általában a behozott használt gépjármű tényleges értékének ésszerű becsléséhez (Bizottság kontra Görögország ítélet, C-74/06, EU:C:2007:534, 37–43. pont; Tatu-ítélet, C-402/09, EU:C:2011:219, 42. pont).

37 A jelen ügyben a Bírósághoz benyújtott iratokból kétségtelenül kitűnik, hogy az alapügyben szóban forgó adó összegét egyrészről a gépjármű által okozott szennyezést bizonyos mértékékig tükröző paraméterek – például a jármű hengerűrtartalma, és azon Euro-norma, amelynek a jármű megfelel – alapján, másrészről pedig ezen jármű értékcsökkenésének figyelembevételével határozzák meg. A környezeti paraméterek alapján megkapott összeg csökkentését eredményező, említett értékcsökkenést nem kizárólag a jármű életkora (az 9/2012. sz. törvény 6. cikkének (1) bekezdésében előírt képletekben szereplő E tényező), hanem – amint az az 9/2012. sz. törvény 6. cikkének (4) bekezdéséből, valamint a módszertani szabályok 6. cikkének (1) bekezdéséből következik – a jármű tényleges átlagos éves futásteljesítménye alapján határozzák meg, feltéve hogy az adóalany benyújtotta az említett

futásteljesítményt feltüntető nyilatkozatot. Egyébiránt, ha az adóalany úgy véli, hogy a jármű életkora és tényleges átlagos éves futásteljesítménye nem tükrözi helyesen és elégségesen a jármű tényleges értékcsökkenését, akkor – az 9/2012. sz. törvény 9. cikke értelmében – kérheti, hogy azt szakértői véleménnyel határozzák meg, amelynek az adóalanyt terhelő költségei nem haladhatják meg a szakértői véleménnyel kapcsolatos műveletek költségét.

38 Az alapügyben szóban forgóhoz hasonló szabályozás – azzal, hogy az adó összegének kiszámításába bevezeti a jármű életkorát és annak átlagos éves futásteljesítményét, valamint hogy nem túlzó költségek mellett e kritériumokat kiegészíti a jármű és felszerelései állapotának fakultatív figyelembevételével a gépjárművek nyilvántartásba vétele tekintetében hatáskörrel rendelkező hatóságnál beszerzett szakértői vélemény alapján – biztosítja, hogy az adó összegét a jármű tényleges értékének ésszerű becslése alapján csökkentsék (lásd analógia útján: Tatu-ítélet, C-402/09, EU:C:2011:219, 44. pont).

39 Ezt a következtetést támasztja alá az a körülmény, hogy az 9/2012. sz. törvény 4. mellékletében szereplő átalányskálákban azt is megfelelően figyelembe vették, hogy a gépjárművek értékének éves csökkenése általában meghaladja az 5%-ot, és hogy ez az értékcsökkenés különösen az első években nem lineáris, mivel jóval erősebben jelentkezik, mint a későbbiekben (lásd analógia útján: Tatu-ítélet, C-402/09, EU:C:2011:219, 45. pont).

40 A román kormány egyebekben helyesen vélhette úgy, hogy a gépjármű és felszerelései állapotára vonatkozó értékcsökkenési kritériumokat csak az említett jármű szakértő által elvégzett egyedi vizsgálatához folyamodva lehet megfelelően alkalmazni, valamint hogy – azzal a céllal, hogy ne kerüljön sor túl gyakran szakértői véleményre, és hogy ily módon sem adminisztratív, sem pedig pénzügyi szempontból ne terheljék meg a létrehozott rendszert – az adóalanyt kell kötelezni a szakértői vélemény költségeinek viselésére (lásd analógia útján: Tatu-ítélet, C-402/09, EU:C:2011:219, 46. pont).

41 A 2007. január 1-jétől 2008. június 30-ig beszedett különadóval szemben az 50/2008. sz. OUG szerint 2008. július 1-jétől 2012. január 12-ig beszedett környezetszennyezési adóval és a 2012. január 13-tól 2013. január 1-jéig alkalmazandó 9/2012. sz. törvény és az 1/2012. sz. OUG szerint beszedett környezetszennyezési adóval szemben a későbbi, 2013. március 14-ig tartó időszakban alkalmazandó 9/2012. sz. törvény szerint beszedett környezetszennyezési adó, amely az alapeljárásban jelentőséggel bír, ugyanazon számítási módszerek alapján egyrészt más tagállamokból származó használt gépjárművek Romániában történő első nyilvántartásba vételét, másrészt pedig a Romániában már nyilvántartásba vett gépjárművek vonatkozásában a használt gépjárművek tulajdonjogának e tagállamban történő első átírását terhelte, amennyiben az említett tagállamban nem fizettek adót a nyilvántartásba vételükkor.

42 Az alapügyben releváns időszakban alkalmazandó 9/2012. sz. törvényből eredő adóteher megegyezett a Romániától eltérő tagállamból származó használt gépjárművet vásárló és azt az előbbi tagállamban nyilvántartásba vetető adóalanyok, valamint azon adóalanyok vonatkozásában, akik Romániában vásároltak használt gépjárművet, amelyet adófizetés nélkül ott vettek nyilvántartásba 2007. január 1-je előtt, és amely vonatkozásában a tulajdonjog első átírására került sor, mivel az utóbbi jármű a 9/2012. sz. törvény által bevezetett adó első kivetésekor ugyanolyan típusú, ugyanolyan jellemzőkkel bíró és ugyanolyan használtsági fokú volt, mint a más tagállamból származó jármű.

43 A fenti megfontolásokból következik, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló adórendszer semleges a Romániától eltérő más tagállamokból származó használt gépjárművek és az érintett tagállamban az erre vonatkozó adófizetés nélkül már nyilvántartásba vett hasonló belföldi járművek közötti verseny tekintetében.

Adósemlegesség a más tagállamokból származó használt gépjárművek és az adófizetés mellett az érintett tagállamban már nyilvántartásba vett hasonló belföldi járművek közötti verseny tekintetében

44 Nem vitatott, hogy az alapügyben releváns időszakban a 9/2012. sz. törvény 4. cikkének (2) bekezdése azon hatással járt, hogy mentesítette az adó alól az olyan belföldi használt autók tulajdonjogának első átírását, amelyeknek a Romániában a jelen ügyben vonatkozó időszakot megelőzően történő nyilvántartásba vétele különadó (2007. január 1-je és 2008. június 30. közötti nyilvántartásba vétel), az 50/2008. sz. OUG szerinti környezetszennyezési adó (2008. július 1-je és 2012. január 12. közötti nyilvántartásba vétel) vagy az 1/2012. sz. OUG által részben felfüggesztett 9/2012. sz. törvény szerinti környezetszennyezési adó (a 2012. január 13. és 2013. január 1-je közötti nyilvántartásba vétel) megfizetésével járt.

45 Márpedig a Bíróságnak a használt gépjárművek Romániában történő nyilvántartásba vételekor az 50/2008. sz. OUG szerint kivetett adóra és a használt gépjárművek Romániában történő nyilvántartásba vételekor az 1/2012. sz. OUG által részben felfüggesztett 9/2012. sz. törvény szerint kivetett adóra vonatkozó ügyekben történő előzetes döntéshozatalaiból kétségtelenül kitűnik, hogy ezen adók összeegyeztethetetlenek voltak az EUMSZ 110. cikkel, és azokat tehát főszabály szerint kamatokkal együtt vissza kell téríteni (lásd különösen: Tatu-ítélet, C-402/09, EU:C:2011:219; Nisipeanu-ítélet, C-263/10, EU:C:2011:466; Irimie-ítélet, C-565/11, EU:C:2013:250; Câmpean és Ciocoiu végzés, C-97/13 és C-214/13, EU:C:2014:229; Nicula-ítélet, C-331/13, EU:C:2014:2285). Amint az a főtanácsnok indítványának 2., 3. és 26. pontjából kitűnik, a 2007. január 1-je és 2008. június 30. közötti időszakban kivetett különadó ugyanolyan jelleggel bírt, mint az EUMSZ 110. cikkel összeegyeztethetetlen, az 50/2008. sz. OUG és az 1/2012. sz. OUG által részben felfüggesztett 9/2012. sz. törvény szerinti adó.

46 Ennélfogva úgy tűnik, hogy a 9/2012. sz. törvény 4. cikkének (2) bekezdése mentesítette az e törvény által bevezetett adó alól az olyan belföldi használt gépjárművek tulajdonjogának átírását, amelyek 2007. január 1-je és 2013. január 1-je közötti, Romániában történő nyilvántartásba vétele az uniós joggal összeegyeztethetetlen, ennélfogva kamatokkal együtt visszatérítendő adó megfizetésével járt.

47 E tekintetben meg kell állapítani, amint azt a főtanácsnok az indítványa 28. pontjában teszi, hogy a használt gépjárművek mentesítése az új adó alól, azzal az indokkal, hogy arra már egy korábban alkalmazandó és később az uniós joggal ellentétesnek ítélt adó vonatkozott, nem helyettesítheti ezen adó kamatokkal növelt visszatérítését.

48 Egyébiránt az ilyen mentesség azzal a hatással járt, hogy az alapügyben, a jelen ügyben vonatkozó időszakban a 2007. január 1-je és 2013. január 1-je között Romániában nyilvántartásba vett belföldi használt gépjárművek tulajdonjogának első átírása mentesült az adó megfizetése alól, míg ezen adót változatlanul kivetették a más tagállamokból származó hasonló járművek Romániában az alapügyben jelentőséggel bíró időszakban történő nyilvántartásba vétele alkalmával. Az alapügyben szóban forgó mentesség előnyben részesíti a belföldi használt járművek értékesítését, ily módon pedig visszatart a hasonló használt járművek behozatalától.

49 Egyébiránt a Bíróság már több alkalommal is úgy ítélte meg, hogy a gépjármű nyilvántartásba vételekor kivetett adó összege beépül e jármű értékébe. Amennyiben a tagállamban az adófizetés mellett nyilvántartásba vett járművet ezután használt járműként e tagállamban értékesítik, a forgalmi értéke tartalmazza a nyilvántartásba vételi adó maradványösszegét. Ha az ugyanolyan típusú, ugyanolyan jellemzőkkel bíró és ugyanolyan használtsági fokú használt járművet terhelő nyilvántartásba vételi adó összege meghaladja az említett maradványösszeget, az az EUMSZ 110. cikk megsértésének minősül. Ezen adóteherbeli különbség ugyanis azzal a veszéllyel jár, hogy a belföldi használt járművek értékesítése előnyben részesül, ily módon pedig visszatart a hasonló jellegű használt járművek behozatalától (X-ítélet, C-437/12, EU:C:2013:857, 30–32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

50 Márpedig, mivel a belföldi használt gépjárművek nyilvántartásba vételekor kivetett adó összegét a jelen ügyben kamatokkal együtt vissza kell téríteni, oly módon, hogy az ezen összeg beszedése előtti helyzet visszaálljon, úgy kell tekinteni, amint azt a főtanácsnok az indítványa 29. pontjában megállapította, hogy az már nem épül be e járművek forgalmi értékébe. Következésképpen ezen adónak a 2007. január 1-je és 2013. január 1-je között nyilvántartásba vett belföldi használt járművek értékében jelen lévő maradványösszege nulla, és szükségszerűen kisebb az ugyanolyan típusú, ugyanolyan jellemzőkkel bíró és ugyanolyan használtsági fokú behozott használt járművet terhelő nyilvántartásba vételi adónál. Így az előző pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy az ilyen helyzet összeegyeztethetetlen az EUMSZ 110. cikkel.

51 A fenti megállapítások összességének a fényében az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 110. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal:

– nem ellentétes, ha valamely tagállam olyan gépjárműadót vezet be, amely a behozott használt járművek e tagállamban történő első nyilvántartásba vételét és az említett tagállamban már nyilvántartásba vett járművek tulajdonjogának ugyanezen államban történő első átírását terheli,

– ellentétes, ha e tagállam mentesíti ezen adó alól a már nyilvántartásba vett olyan járműveket, amelyek vonatkozásában megfizették a korábban hatályos, az unós joggal összeegyeztethetetlennek ítélt adót.

A Bíróság ítéletének időbeli hatályáról

52 Amennyiben a meghozandó ítélet azt állapítja meg, hogy az alapügyben vonatkozó időszakban a 9/2012. sz. törvényben bevezetetthez hasonló adórendszer összeegyeztethetetlen az EUMSZ 110. cikkel, a román kormány azt kérte a Bíróságtól, hogy korlátozza az ítéletének időbeli hatályát.

53 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint azon értelmezés, amelyet a Bíróság valamely uniós jogszabály kapcsán fejt ki az EUMSZ 267. cikkben ráruházott hatáskör gyakorlása során, magyarázza és pontosítja e szabály jelentőségét és terjedelmét, amely szerint azt hatálybalépésének időpontjától értelmezni és alkalmazni kell, illetőleg értelmezni és alkalmazni kellett volna. Ebből következik, hogy az így értelmezett szabály alkalmazható és alkalmazni kell az értelmezés iránti kérelemről határozó ítélet előtt keletkezett és létrejött jogviszonyokkal kapcsolatban, ha egyebekben adottak a feltételek az említett szabály alkalmazásával kapcsolatos pernek a hatáskörrel rendelkező bíróság előtti megindításához (lásd különösen: Blaizot és társai ítélet, 24/86, EU:C:1988:43, 27. pont; Skov és Bilka ítélet, C-402/03, EU:C:2006:6, 50. pont; Brzeziński-ítélet, C-313/05, EU:C:2007:33, 55. pont).

54 Ennélfogva a Bíróság csakis kivételes esetben, a jogbiztonság uniós jogrendhez tartozó elvének alkalmazásánál folyamodhat ahhoz, hogy korlátozza lehetőségét egy olyan rendelkezésre történő hivatkozásra, amelyet értelmezett. Egy ilyen korlátozásról való döntéshez két alapvető feltételnek kell teljesülnie, amelyek az érdekeltek jóhiszeműsége és a súlyos zavarok veszélye (Skov és Bilka ítélet, C-402/03, EU:C:2006:6, 51. pont; Kalinchev-ítélet, C-2/09, EU:C:2010:312, 50. pont).

55 A súlyos zavarok veszélyét illetően emlékeztetni kell arra, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem nyomán hozott ítélet alapján valamely tagállamot érintő pénzügyi következmények fennállása önmagában nem indokolja az ítélet joghatásainak időbeli korlátozását (lásd különösen: Bidar-ítélet, C-209/03, EU:C:2005:169, 68. pont; Brzeziński-ítélet, C-313/05, EU:C:2007:33, 58.pont). Az ilyen korlátozást kérő tagállam feladata, hogy a Bíróság előtt olyan adatokat terjesszen elő, amelyek megalapozzák a súlyos gazdasági következmények felmerülésének kockázatát (Brzeziński-ítélet, C-313/05, EU:C:2007:33, 59. és 60. pont; Kalinchev-ítélet, C-2/09, EU:C:2010:312, 54. és 55. pont).

56 A 9/2012. sz. törvény által a vonatkozó időszakban bevezetett adórendszer EUMSZ 110. cikkel fennálló összeegyeztethetetlenségéből adott esetben eredő gazdasági következményeket illetően a román kormány becslése szerint az e törvény szerint az említett időszakban beszedett és kamatokkal együtt visszatérítendő összegek elérik a 181 349 488,05 román lejt (RON). E kormány szerint e gazdasági következményt Románia gazdasági nehézségeire tekintettel súlyosnak kell tekinteni.

57 Meg kell állapítani, hogy az e kormány által előadott becslés önmagában nem teszi lehetővé a jelen ítélet következtében a román gazdaságot fenyegető súlyos zavarokra történő következtetést. A súlyos zavarok fennállására vonatkozó feltétel nem tekinthető tehát teljesültnek.

58 E körülmények között nem szükséges megvizsgálni, hogy teljesült-e az érdekeltek jóhiszeműségére vonatkozó feltétel.

59 E megfontolásokból következik, hogy a jelen ítélet időbeli hatályát nem szükséges korlátozni.

A költségekről

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

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

Az EUMSZ 110. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal

– **nem ellentétes, ha valamely tagállam olyan gépjárműadót vezet be, amely a behozott használt járművek e tagállamban történő első nyilvántartásba vételét és az említett tagállamban már nyilvántartásba vett járművek tulajdonjogának ugyanezen államban történő első átírását terheli;**

– **ellentétes, ha e tagállam mentesíti ezen adó alól a már nyilvántartásba vett olyan járműveket, amelyek vonatkozásában megfizették a korábban hatályos, az unós joggal összeegyeztethetetlennek ítélt adót.**

Aláírások