

Downloaded via the EU tax law app / web

62010CJ0578

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 26. aprila 2012 (*1)

„Člena 18 ES in 56 ES — Motorna vozila — Uporaba v državi članici izposojenega osebnega motornega vozila, ki je registrirano v drugi državi članici — Obdavčitev tega vozila v prvi državi članici ob začetku njegove uporabe v nacionalnem cestnem omrežju“

V združenih zadevah od C-578/10 do C-580/10,

katerih predmet so predlogi za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki jih je vložilo Hoge Raad der Nederlanden (Nizozemska) z odločbami z dne 12. novembra 2010, ki so prispele na Sodišče 6., 8. in 9. decembra 2010, v postopkih

Staatssecretaris van Financiën

proti

L. A. C. van Putten (C-578/10),

P. Mooku (C-579/10),

G. Frank (C-580/10),

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik senata, R. Silva de Lapuerta (poročevalka), sodnica, E. Juhász, T. von Danwitz in D. Šváby, sodniki,

generalna pravobranilka: J. Kokott,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

—

za nizozemsko vlado C. M. Wissels in J. Langer, zastopnika,

—

za finsko vlado J. Heliskoski, zastopnik,

—

za Evropsko komisijo D. Maidani, L. Lozano Palacios in R. Troosters, zastopniki,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 1. decembra 2011

izreka naslednjo

Sodbo

1

Predlogi za sprejetje predhodne odločbe se nanašajo na razlago členov 18 ES in 56 ES.

2

Ti predlogi so bili predloženi v treh postopkih med Staatssecretaris van Financiën (državni sekretar za finance) in L. A. C. van Putten, P. Mookom in G. Frank v zvezi z odločbami o naknadni odmeri davka, ki so jim bile izdane, ker niso plačali davka na osebne avtomobile in motorna kolesa (v nadaljevanju: davek AK) ob kratkotrajni uporabi takih vozil, ki so jim jih neodplačno dali na voljo državljani drugih držav članic.

Pravni okvir

Pravo Unije

3

Člen 1(1) Direktive Sveta 88/361/EGS z dne 24. junija 1988 o izvajanju člena 67 Pogodbe [člen, ki je bil razveljavljen z Amsterdamsko pogodbo] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 10, zvezek 1, str. 10) določa:

„Države članice odpravijo omejitve pretoka kapitala med rezidenti držav članic, brez poseganja v nadaljnje določbe. Da bi olajšali uporabo te direktive, se pretoki kapitala razvrstijo v skladu z nomenklaturo v Prilogi I.“

4

Med pretoki kapitala, naštetimi v Prilogi I k Direktivi 88/361, so v postavki XI te priloge osebni pretoki kapitala, ki zajemajo med drugim posojila, darila in dediščine.

Nacionalno pravo

5

Člen 1(1) zakona o davku na osebne avtomobile in motorna kolesa iz leta 1992 (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, Stb. 1992, št. 709, v nadaljevanju: zakon iz leta 1992) določa, da se davek AK odmeri za ta osebna motorna vozila.

6

V skladu s členom 1(2) in (5) zakona iz leta 1992 je treba davek AK plačati ob vpisu vozila v nizozemsko evidenco registriranih vozil. Kadar pa je osebni avtomobil ali motorno kolo, ki ni registrirano na Nizozemskem, dano na voljo fizični osebi s prebivališčem ali pravni osebi s sedežem v tej državi članici, je ta davek treba plačati ob začetku uporabe tega motornega vozila v nizozemskem cestnem omrežju v smislu tega zakona.

7

Člen 5(2) zakona iz leta 1992 določa, da mora davek AK za neregistrirane osebne avtomobile ali

motorna kolesa pla?ati oseba, ki dejansko razpolaga z motornim vozilom.

8

Na podlagi ?lena 9(1) zakona iz leta 1992 stopnja navedenega davka za osebni avtomobil – preden se upoštevajo znižanja in povišanja, dolo?ena v tem ?lenu – znaša 45,2 % neto kataloške cene tega vozila. Ta cena pomeni prodajno ceno, ki jo prodajalcu priporo?a proizvajalec ali uvoznik, znižano za davek na dodano vrednost.

9

Za nova motorna vozila se neto kataloška cena dolo?i glede na dan, ko se jim na Nizozemskem dodeli registrska številka. Za rabljena motorna vozila pa se neto kataloška cena dolo?i glede na dan prve uporabe, bodisi na Nizozemskem bodisi zunaj nje.

10

Nacionalna zakonodaja v postopku v glavni stvari dolo?a, da se ob za?etku uporabe osebnih avtomobilov ali motornih koles, ki niso registrirani na Nizozemskem in so dani na voljo fizi?ni osebi s prebivališ?em ali pravni osebi s sedežem v tej državi ?lanici, v nizozemskem cestnem omrežju za pla?ilo davka AK uporabi neto kataloška cena za rabljena vozila.

11

Za obdav?enje teh rabljenih vozil z navedenim davkom se upošteva obdobje dosedanje uporabe, pri ?emer se znesek davka zniža za dolo?en odstotek. Do 1. februarja 2007 je bil ta davek dolgovan enkrat in dokon?no, brez možnosti povra?ila, tudi ?e se zadevno vozilo po dolo?enem ?asu ni ve? uporabljalo v nizozemskem cestnem omrežju.

Spori o glavni stvari in vprašanja za predhodno odlo?anje

12

L. A. C. van Putten in P. Mook sta nizozemska državljana. G. Frank je nemška državljanica. Vsi trije so v ?asu dejanskega stanja v zadevi v glavni stvari prebivali na Nizozemskem.

13

Uradniki Belastingdienst (dav?na uprava) so pri nadzoru ugotovili, da tožene stranke v postopkih v glavni stvari v nizozemskem cestnem omrežju uporabljajo osebne avtomobile, registrirane v drugih državah ?lanicah, ne da bi pla?ale davek AK. Zato so bile opozorjene, da se jim lahko pri naslednjem nadzoru z odlo?bo o odmeri naloži pla?ilo tega davka.

14

Tožene stranke v postopkih v glavni stvari so bile pri ponovnem nadzoru zaslišane v enakih okoliš?inah.

15

Zaradi tega so bile na njih naslovljene odlo?be o odmeri davka v znesku 5.955 EUR za L. A. C. van Putten, 1.859 EUR za P. Mooka in 6.709 EUR za G. Frank. Belastingdienst je zavrnila ugovor, ki so ga vložile zadevne stranke. Ugotovila je namre?, da so tožene stranke v postopkih v glavni stvari svoja motorna vozila uporabljale v smislu ?lena 1(5) zakona iz leta 1992, zato je ob za?etku te uporabe nastala obveznost pla?ila davka AK po stopnji in na podlagi celotne osnove iz ?lena 9

tega zakona. Ker so bile odločbe poleg tega izdane pred 1. februarjem 2007, se je davek, ki ga tožene stranke v postopkih v glavni stvari dolgujejo, izraževal, ne da bi se upoštevalo trajanje uporabe teh vozil.

16

Ker so bile tožbe, ki so jih vložile tožene stranke v postopkih v glavni stvari, zavrjene, so se pritožile pri Gerechtshof te's-Hertogenbosch (pritožbeno sodišče v's-Hertogenbosch). To je njihovim zahtevam ugodilo ter zato razveljavilo odločbe Belastingdienst in odločbe o odmeri davka. Menilo je, da te odločbe o odmeri pomenijo neupravičeno oviro za pravico do prostega gibanja in prebivanja na ozemlju države članice, določeno v členu 18 ES.

17

Staatssecretaris van Financiën je v vsaki od zadev pri predložitvenem sodišču vložil pritožbo zoper odločbo Gerechtshof te's-Hertogenbosch. V bistvu meni, da so upoštevniki elementi položajev v zadevah v glavni stvari omejeni na eno samo državo članico, in sicer Nizozemsko, zato se za te položaje ne uporabi člen 18 ES.

18

Predložitveno sodišče navaja, da je Sodišče že odločalo o skladnosti davka AK s pravom Unije, vendar v položajih, ki so zadevali prosto gibanje delavcev, svobodo ustanavljanja in svobodo opravljanja storitev.

19

Nasprotno pa gre v sporih o glavni stvari za fizične osebe, ki prebivajo na Nizozemskem in v tej državi članici v zasebne namene uporabljajo motorno vozilo, registrirano v drugi državi članici, ki so jim ga neodplačno dale na voljo fizične osebe, ki prebivajo v tej drugi državi članici in so njihovi družinski člani ali prijatelji.

20

V teh okoliščinah je Hoge Raad der Nederlanden v teh treh zadevah prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

V zadevi C-578/10:

„Ali gre glede na člen 18 ES [...] za položaj, ki ga ureja pravo Skupnosti, če država članica začetek uporabe cestnega omrežja z motornim vozilom na svojem ozemlju obdavi, kadar je vozilo registrirano v drugi državi članici in izposojeno pri prebivalcu druge države članice ter se s tem vozilom vozi prebivalec prvonavedene države članice na njenem ozemlju?“

V zadevi C-579/10:

„Ali gre glede na člen 18 ES [...] za položaj, ki ga ureja pravo Skupnosti, če država članica začetek uporabe cestnega omrežja z motornim vozilom na svojem ozemlju obdavi, kadar je vozilo registrirano v drugi državi članici in izposojeno pri prebivalcu druge države članice ter se s tem vozilom v zasebne namene vozi prebivalec prvonavedene države članice med tema državama članicama?“

V zadevi C-580/10:

„Ali gre glede na člen 18 ES [...] za položaj, ki ga ureja pravo Skupnosti, če država članica zažetke uporabe cestnega omrežja z motornim vozilom na svojem ozemlju obdavži, kadar je vozilo registrirano v drugi državi članici in izposojeno pri prebivalcu druge države članice ter se s tem vozilom v zasebne namene na ozemlju prvonavedene države članice vozi prebivalec te države članice, vendar ima državljanstvo druge države članice?“

21

S sklepom z dne 1. februarja 2011 je predsednik Sodišča zadeve od C-578/10 do C-580/10 združil za pisni in ustni postopek ter izdajo sodbe.

Vprašanja za predhodno odločanje

Uvodne ugotovitve

22

Predložitveno sodišče z vprašanji, ki jih je treba preučiti skupaj, v bistvu sprašuje, ali pravo Unije glede na člen 18 ES ureja položaj, v katerem država članica obdavži zažetke uporabe motornega vozila v nacionalnem cestnem omrežju s strani njenega rezidenta, ki se vozi bodisi zgolj na nacionalnem ozemlju bodisi med to in drugo državo članico ter ki mu je to vozilo, registrirano v drugi državi članici, posodil rezident zadnjenavedene države.

23

Glede tega je treba pojasniti, da čeprav je predložitveno sodišče svoja vprašanja formalno omejilo na razlago člena 18 ES, taka okoliščina Sodišča ne ovira pri tem, da predložitvenemu sodišču posreduje vse vidike razlage prava Unije, ki bi mu lahko koristili pri presoji predložene zadeve, in sicer ne glede na to, ali se je nanje sklicevalo v predstavitvi svojih vprašanj ali ne (glej v tem smislu sodbo z dne 8. novembra 2007 v zadevi ING. AUER, C-251/06, ZOdl., str. I-9689, točka 38 in navedena sodna praksa).

24

Zastavljena vprašanja je namreč treba preučiti ob upoštevanju vseh določb Pogodbe in sekundarne zakonodaje, ki bi lahko bile upoštevne za predložena vprašanja (glej sodbo z dne 11. julija 1985 v zadevi Mutsch, 137/84, Recueil, str. 2681, točka 10).

25

Poleg tega je treba navesti, da je bil po navedbah predložitvenega sodišča toženim strankam v postopku v glavni stvari odmerjen celotni znesek davka v zadevi v glavni stvari, pri čemer se ni upoštevalo trajanje dejanske uporabe motornih vozil v nizozemskem cestnem omrežju in te tožene stranke niso mogle uveljavljati pravice do oprostitve ali povračila navedenega davka.

26

Zato je treba zastavljena vprašanja razumeti tako, da se z njimi želi izvedeti, ali je pravo Unije treba razlagati tako, da nasprotuje ureditvi države članice, v skladu s katero se rezidentom te države, ki so si od rezidenta druge države članice izposodili vozilo, registrirano v zadnjenavedeni državi, ob zažetku uporabe tega vozila v nacionalnem cestnem omrežju naloži plačilo celotnega davka, ki ga je običajno treba plačati ob registraciji vozila v prvonavedeni državi članici, pri čemer se ne upošteva trajanje uporabe navedenega vozila v tem cestnem omrežju in te osebe ne morejo

uveljavljati pravice do oprostitve ali povračila.

Prosti pretok kapitala

27

V zvezi z določbami prava Unije, ki bi se lahko uporabile v okoliščinah zadev v glavni stvari, je treba navesti, da v teh zadevah obdavčitev ni posledica tega, da tožene stranke v postopkih v glavni stvari niso izvrševale svoje pravice do prostega gibanja, temveč tega, da so kot rezidenti v nizozemskem cestnem omrežju uporabljale vozilo, registrirano v drugi državi članici, ki jim je bilo posojeno.

28

Glede posodbe, o kateri se dogovorijo državljani, ki so rezidenti različnih držav članic, je najprej treba preučiti področje uporabe člena 56 ES. V zvezi s tem ima v skladu z ustaljeno sodno prakso – ker v Pogodbi ni opredeljen pojem „pretok kapitala“ v smislu odstavka 1 tega člena – nomenklatura iz Priloge I k Direktivi 88/361 informativno vrednost, čeprav je bila ta sprejeta na podlagi členov 69 in 70(1) Pogodbe EGS (členi od 67 do 73 Pogodbe EGS so bili nadomeščeni s členi od 73b do 73g Pogodbe ES, ki so postali členi od 56 ES do 60 ES), pri čemer v skladu s tretjim odstavkom uvoda te priloge nomenklatura, ki jo vsebuje, ni omejena na pojem pretoka kapitala (glej zlasti sodbe z dne 27. januarja 2009 v zadevi Persche, C-318/07, ZOdl., str. I-359, točka 24 in navedena sodna praksa; z dne 17. septembra 2009 v zadevi Glaxo Wellcome, C-182/08, ZOdl., str. I-8591, točka 39; z dne 15. oktobra 2009 v zadevi Busley in Cibrian Fernandez, C-35/08, ZOdl., str. I-9807, točka 17, in z dne 10. februarja 2011 v zadevi Missionswerk Werner Heukelbach, C-25/10, ZOdl., str. I-497, točka 15).

29

Tako je Sodišče že razsodilo, da dediščine in darila, ki spadajo pod postavko XI Priloge I k Direktivi 88/361, ki je naslovljena „Osební pretoki kapitala“, tvorijo pretok kapitala v smislu člena 56 ES, razen kadar so temeljni elementi dedovanja omejeni na eno samo državo članico (glej sodbo z dne 31. marca 2011 v zadevi Schröder, C-450/09, ZOdl., str. I-2497, točka 26 in navedena sodna praksa). Enako velja za „Posojila“, ki spadajo v isto postavko Priloge I k navedeni direktivi.

30

V položajih, kot so v zadevah v glavni stvari, ni sporno, da elementi pravnega razmerja med lastnikom motornega vozila in njegovim uporabnikom niso omejeni zgolj na eno samo državo članico, čeprav nacionalna določba v zadevah v glavni stvari velja samo za rezidente Nizozemske. Davek AK morajo rezidenti te države članice, ki uporabljajo motorno vozilo v nacionalnem cestnem omrežju, namreč plačati, čeprav ga uporabljajo kratkotrajno, na podlagi posodbe – dogovorjene med navedenimi rezidenti in rezidenti drugih držav članic – vozil, ki so prav tako registrirana v drugih državah članicah.

31

Poleg tega je treba preveriti, ali je pravno razmerje v vsaki od zadev v glavni stvari, in sicer posodba motornega vozila za sezonsko rabo, mogoče opredeliti kot pretok kapitala v smislu člena 56 ES in zlasti kot posojilo iz postavke XI Priloge I k Direktivi 88/361.

32

Glede tega je treba najprej navesti, da „Posojila“ spadajo v navedeno postavko, ni pa pojasnil

glede njihove odplačnosti ali neodplačnosti niti glede njihovega predmeta.

33

Glede daril je Sodišče že imelo priložnost navesti, da ni treba razlikovati med operacijami v denarju in operacijami v blagu, da bi se ugotovilo, ali se za davčno obravnavanje določenih operacij s strani države članice uporabljajo določbe o prostem pretoku kapitala (glej zgoraj navedeno sodbo Persche, točka 26).

34

Nazadnje je iz ponovitve v zvezi z dediščinami in volili v postavki XI Priloge I k Direktivi 88/361 razvidno, da neodplačnost operacije sama po sebi ne preprečuje, da bi se opredelila kot pretok kapitala v smislu člena 56 ES.

35

Poleg tega izročitev motornega vozila v neodplačno rabo pomeni korist, ki ima določeno gospodarsko vrednost in ki ustreza strošku uporabe motornega vozila enake vrste, najetega za enako obdobje.

36

Iz tega sledi, kot je navedla generalna pravobranilka v točki 31 sklepnih predlogov, da omejena neodplačna posodba motornega vozila pomeni pretok kapitala v smislu člena 56 ES.

Obstoj omejitve prostega kapitala in morebitna upravičenost te omejitve

37

V uvodu je treba navesti, da razen nekaterih izjem, ki v zadevah v glavni stvari niso upoštevne, obdavčitev motornih vozil na ravni Unije ni bila usklajena. Države članice so torej svobodne pri izvajanju davčnih pristojnosti na tem področju, če jih izvajajo ob upoštevanju prava Unije (glej sodbe z dne 21. marca 2002 v zadevi Cura Anlagen, C-451/99, Recueil, str. I-3193, točka 40; z dne 15. septembra 2005 v zadevi Komisija proti Danski, C-464/02, ZOdl., str. I-7929, točka 74; z dne 15. decembra 2005 v združenih zadevah Nadin in Nadin-Lux, C-151/04 in C-152/04, ZOdl., str. I-11203, točka 40; z dne 23. februarja 2006 v zadevi Komisija proti Finski, C-232/03, točka 46, ter sklepe z dne 27. junija 2006 v zadevi van de Coevering, C-242/05, ZOdl., str. I-5843, točka 23; z dne 22. maja 2008 v zadevi Ilhan, C-42/08, točka 17, in z dne 24. oktobra 2008 v zadevi Vandermeir, C-364/08, ZOdl., str. I-8087, točka 22).

38

V skladu z zakonom iz leta 1992 je treba davek AK za osebne avtomobile in motorna kolesa, ki niso registrirani na Nizozemskem in so izročeni v uporabo osebi, ki prebiva v tej državi članici, plačati ob začetku uporabe teh vozil v nizozemskem cestnem omrežju. Zavezanec za plačilo tega davka je oseba, ki navedeno vozilo dejansko uporablja.

39

Ker pa je bistveni element posodbe pravica, da se izposojena stvar uporablja, je treba ugotoviti, da nacionalna zakonodaja iz zadeve v glavni stvari, ki rezidentom Nizozemske nalaga plačilo davka ob začetku uporabe vozila, registriranega v drugi državi članici, v nizozemskem cestnem omrežju, tudi če je to vozilo neodplačno posodil rezident druge države članice, privede do obdavčitve

omezjnih posodb motornih vozil.

40

Nasprotno pa posodbe motornih vozil niso predmet tega davka, kadar gre za motorno vozilo, registrirano na Nizozemskem. Takšno oitno drugaeno obravnavanje glede na državo, v kateri je na posodo dano vozilo registrirano, lahko torej te pretoke kapitala naredi manj privlaene, ker rezidente Nizozemske odvraa od tega, da bi sprejeli na posodo vozilo, registrirano v drugi državi lanici, ki jim ga ponudijo rezidenti zadnjenavedene države. Omejitev pretoka kapitala v smislu te doloobe pomenijo namre tudi ukrepi, ki jih sprejme država lanica in ki njene rezidente odvraajo od sklepanja posojilnih in posodbenih pogodb ali od vlaganja v drugih državah lanicah (glej sodbo z dne 26. septembra 2000 v zadevi Komisija proti Belgiji, C-478/98, str. I-7587, toka 18 in navedena sodna praksa).

41

Taka nacionalna zakonodaja torej pomeni omejitev prostega pretoka kapitala v smislu lena 56(1) ES.

42

Vendar je treba preuiti, ali dejansko obstaja takšno razlieno obravnavanje in, e je odgovor na to vprašanje pritrdilen, ali je takšno obravnavanje vseeno skladno z doloobami Pogodbe o prostem pretoku kapitala.

43

Naelo prepovedi diskriminacije, ki temelji na lenu 12 ES oziroma lenih 39 ES, 43 ES ali 56 ES, v skladu z sodno prakso Sodiša zahteva, da se primerljivi položaji ne obravnavajo razlieno in da se razlieni položaji ne obravnavajo enako (glej v tem smislu sodbo z dne 20. januarja 2011 v zadevi Komisija proti Griji, C-155/09, ZOdl., str. I-65, toka 68 in navedena sodna praksa).

44

Zato je treba na prvem mestu preuiti, ali je v okolišinah, kot so te v sporih o glavni stvari, položaj rezidenta Nizozemske, ki v nizozemskem cestnem omrežju uporablja vozilo, ki je registrirano v tej državi lanici in mu je neodplaano dano na voljo, objektivno primerljiv s položajem rezidenta Nizozemske, ki pod enakimi pogoji uporablja vozilo, registrirano v drugi državi lanici. e sta ta položaja primerljiva, je treba na drugem mestu preuiti, ali se obravnavata enako, in e gre za razlieno obravnavanje, ali je taka razlika upraviena zaradi nujnega razloga v splošnem interesu, in nazadnje, ali je zadevni ukrep v skladu z naelom sorazmernosti.

45

e je glede tega res, da so lastniki vozil, registriranih na Nizozemskem, davek AK plaali že ob vpisu vozila v nizozemsko evidenco registriranih vozil, je res tudi, da so ta vozila naeloma namenjena predvsem za trajno uporabo na ozemlju navedene države lanice ali da se tako dejansko uporabljajo.

46

Sodiše pa je že ugotovilo, da lahko država lanica davek ob registraciji naloži za motorno vozilo, registrirano v drugi državi lanici, e je to vozilo namenjeno predvsem za trajno uporabo na ozemlju prve države lanice ali e se dejansko uporablja na ta na?in (glej zlasti zgoraj navedene

sodbe Cura Anlagen, to?ka 42; Komisija proti Danski, to?ke od 75 do 78; Nadin in Nadin-Lux, to?ka 41, in Komisija proti Finski, to?ka 47, ter zgoraj navedena sklepa van de Coevering, to?ka 24, in Vandermeir, to?ka 32).

47

Nasprotno pa je, ?e ti pogoji niso izpolnjeni, vezanost vozila, registriranega v drugi državi ?lanici, na prvo državo ?lanico manjša, tako da je treba omejitev utemeljiti druga?e (glej zgoraj navedeni sodbi Komisija proti Danski, to?ka 79, in Komisija proti Finski, to?ka 48, ter zgoraj navedena sklepa van de Coevering, to?ka 26, in Vandermeir, to?ka 33).

48

Vendar je iz predložitvenih odlo?b razvidno, da bi tožene stranke v postopku v glavni stvari morale pla?ati celoten znesek davka AK, pri ?emer je bil ta znesek izra?unan ne glede na trajanje uporabe zadevnih vozil in brez možnosti uporabnikov navedenih vozil, da uveljavljajo pravico do oprostitve ali povra?ila. Iz spisov, predloženih Sodiš?u, pa ne izhaja, da so ta vozila namenjena predvsem za trajno uporabo na ozemlju Nizozemske in da so se tako dejansko uporabljala.

49

Torej mora predložitveno sodiš?e presoditi trajanje posodb v zadevah v glavni stvari in dejanskost uporabe (glej v tem smislu zgoraj navedeni sklep van de Coevering, to?ka 25).

50

?e so torej vozila v zadevah v glavni stvari, ki niso registrirana na Nizozemskem, namenjena predvsem za trajno uporabo na nizozemskem ozemlju ali se tako dejansko uporabljajo, dejansko ni razlike v obravnavanju osebe, ki prebiva na Nizozemskem in neodpla?no uporablja tako vozilo, in osebe, ki pod enakimi pogoji uporablja vozilo, registrirano v tej državi ?lanici, saj je zadnjenavedeno vozilo, ki je prav tako namenjeno predvsem za trajno uporabo na nizozemskem ozemlju, že bilo predmet davka AK ob registraciji na Nizozemskem.

51

V teh pogojih bi bila zahteva glede davka AK ob za?etku uporabe vozil, ki niso registrirana na Nizozemskem, v nizozemskem cestnem omrežju upravi?ena prav tako kot davek, ki ga je treba pla?ati ob registraciji vozila na Nizozemskem, kot je navedeno v to?ki 46 te sodbe, ?e je pri navedenem davku upoštevano znižanje vrednosti vozila ob za?etku te uporabe, kar naj bi izhajalo iz zakona iz leta 1992.

52

Nasprotno, kot je razvidno iz to?ke 47 te sodbe, ?e vozila v zadevah v glavni stvari niso namenjena predvsem za trajno uporabo na nizozemskem ozemlju ali se dejansko ne uporabljajo tako, bi obstajala dejanska razlika v obravnavanju med dvema kategorijama oseb, navedenima v to?ki 50 te sodbe, zadevna obdav?itev pa ne bi bila upravi?ena. V teh okoliš?inah namre? povezanost navedenih vozil z nizozemskim ozemljem ne bi bila zadostna, da bi upravi?evala naložitev davka, ki ga je obi?ajno treba pla?ati ob registraciji vozila na Nizozemskem.

53

?eprav bi se lahko takšno razli?no obravnavanje v posameznem primeru upravi?ilo z nujnimi razlogi v splošnem interesu, bi moral biti ta davek tudi v skladu z na?elom sorazmernosti (glej v

tem smislu zgoraj navedeni sklep van de Coevering, točka 27 in navedena sodna praksa).

54

Ker po eni strani iz predložitvenih odločb ne izhaja, da je bilo v sporih o glavni stvari ugotovljeno, da so bila zadevna vozila namenjena predvsem za trajno uporabo na nizozemskem ozemlju ali da so se dejansko tako uporabljala, po drugi strani pa niti predložitveno sodišče niti nizozemska vlada nista navedla drugih nujnih razlogov v splošnem interesu, ki bi upravičili zadevno omejitev, je treba ugotoviti, da je člen 56 ES treba razlagati tako, da nasprotuje ureditvi države članice, v skladu s katero se rezidentom te države, ki so si od rezidenta druge države članice izposodili vozilo, registrirano v zadnjenavedeni državi, ob začetku uporabe tega vozila v nacionalnem cestnem omrežju naloži plačilo celotnega davka, ki ga je običajno treba plačati ob registraciji vozila v prvonavedeni državi članici, pri čemer se ne upošteva trajanje uporabe navedenega vozila v tem cestnem omrežju in ta oseba nima možnosti uveljavljati pravice do oprostitve ali povračila, kadar to vozilo ni namenjeno predvsem za trajno uporabo v prvonavedeni državi članici niti se dejansko ne uporablja tako.

55

Ker zadeve v glavni stvari spadajo pod člen 56 ES, se ni treba opredeliti glede razlage člena 18 ES.

56

Glede na zgornje navedbe je treba na zastavljena vprašanja odgovoriti, da je člen 56 ES treba razlagati tako, da nasprotuje ureditvi države članice, v skladu s katero se rezidentom te države, ki so si od rezidenta druge države članice izposodili vozilo, registrirano v zadnjenavedeni državi, ob začetku uporabe tega vozila v nacionalnem cestnem omrežju naloži plačilo celotnega davka, ki ga je običajno treba plačati ob registraciji vozila v prvonavedeni državi članici, pri čemer se ne upošteva trajanje uporabe navedenega vozila v tem cestnem omrežju in ta oseba nima možnosti uveljavljati pravice do oprostitve ali povračila, kadar to vozilo ni namenjeno predvsem za trajno uporabo v prvonavedeni državi članici niti se dejansko ne uporablja tako.

Stroški

57

Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališča Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

Člen 56 ES je treba razlagati tako, da nasprotuje ureditvi države članice, v skladu s katero se rezidentom te države, ki so si od rezidenta druge države članice izposodili vozilo, registrirano v zadnjenavedeni državi, ob začetku uporabe tega vozila v nacionalnem cestnem omrežju naloži plačilo celotnega davka, ki ga je običajno treba plačati ob registraciji vozila v prvonavedeni državi članici, pri čemer se ne upošteva trajanje uporabe navedenega vozila v tem cestnem omrežju in ta oseba nima možnosti uveljavljati pravice do oprostitve ali povračila, kadar to vozilo ni namenjeno predvsem za trajno uporabo v prvonavedeni državi članici niti se dejansko ne uporablja tako.

Podpisi

(*1) Jezik postopka: nizozemščina.