

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT

E. SHARPSTON

fremsat den 13. juli 2006 1(1)

Sag C-290/05

Ákos Nádasdi

mod

Vám- és Pénzügy?rség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Ungarn))

1. Med denne anmodning om en præjudiciel afgørelse ønsker Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (landsretten i Hajdú-Bihar), Ungarn, oplyst, om en national registreringsafgift på motorkøretøjer er forenelig med artikel 90, stk. 1, EF. Den omhandlede afgift pålægges alle køretøjer, når de første gang tages i brug i medlemsstaten, og beløbets størrelse fastsættes på grundlag af køretøjets tekniske egenskaber og miljømæssige klassificering, uafhængig af dets værdi. Spørgsmålet vedrører navnlig anvendelsen af denne afgift på brugte køretøjer, der er indført fra andre medlemsstater.

Fællesskabsretten

2. Artikel 90 EF er affattet således:

»Ingen medlemsstat må direkte eller indirekte pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter af nogen art, som er højere end de afgifter, der direkte eller indirekte pålægges lignende indenlandske varer.

Endvidere må ingen medlemsstat pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter, som indirekte vil kunne beskytte andre produkter.«

3. Domstolen har flere gange taget stilling til denne bestemmelse, herunder navnlig stk. 1, specifikt med henblik på nationale afgifter, der pålægges brugte køretøjer, der er indført fra andre medlemsstater (2). Denne retspraksis er fastlagt og kendt, men det kan være nyttigt at sammenfatte de væsentlige punkter heri. Ved undersøgelsen af denne retspraksis må man være opmærksom på, at såfremt et køretøjs salgspris omfatter x% afgift som nyt, vil køretøjets pris som brugt også omfatte x% af *residual* afgiften.

4. Sagen Kommissionen mod Danmark (3) vedrørte en afgift, der blev opkrævet ved den første indregistrering af motorkøretøjer i Danmark. For nye køretøjer (som alle blev importeret, fordi der ikke er nogen dansk produktion) var taksten mere end 100% af prisen. Den afgiftspligtige værdi af importerede brugte motorkøretøjer var 100% af køretøjets pris som nyt, når det havde været

benyttet i mindre end seks måneder, og 90% af denne pris, når det havde været benyttet i over seks måneder. Salg af motorkøretøjer, der allerede var indregistreret i Danmark, gav derimod ikke anledning til opkrævning af en ny registreringsafgift.

5. Domstolen fastslog, at selv om der ikke fandtes en dansk bilproduktion, var der dog et brugtvoغنsmarked i Danmark. Et produkt får karakter af indenlandsk produkt, når det er blevet importeret og bragt i omsætning. Importerede brugte motorkøretøjer og brugte motorkøretøjer, som købes på det indenlandske marked, udgør lignende eller konkurrerende produkter. Artikel 90 EF fandt derfor anvendelse på registreringsafgiften på importerede brugte motorkøretøjer. I denne forbindelse skulle der ikke alene tages hensyn til størrelsen af den interne afgift, der direkte eller indirekte rammer de indenlandske og indførte varer, men også til den pågældende afgifts beregningsgrundlag og opkrævningsvilkår.

6. Domstolen fastslog dernæst, at da den afgift, der blev opkrævet for nye køretøjer, var meget høj, ville den del af afgiften, der fortsat var indeholdt i motorkøretøjets værdi, blive afskrevet langsommere i Danmark end i visse af de øvrige medlemsstater. En afgift, der opkræves på grundlag af den afgiftspligtige værdi, som er mindst 90% af køretøjets pris som nyt, indebærer imidlertid i almindelighed en klar merbeskatning af importerede brugte køretøjer i forhold til residualværdien af registreringsafgiften på brugte, i forvejen indregistrerede motorkøretøjer, som købes på det danske marked. Derfor forelå der en diskriminerende beskatning af importerede brugte motorkøretøjer.

7. I Nunes Tadeu-sagen (4) var den omtvistede afgift en særafgift, der blev opkrævet som et engangsbeløb, på lette personbiler indregistreret i Portugal, uanset om det drejede sig om nye eller brugte importerede motorkøretøjer, eller køretøjerne var samlet og fremstillet i Portugal. Afgiftsbeløbet varierede efter køretøjets cylindervolumen og ikke efter dets pris, men for importerede brugte motorkøretøjer, hvis første indregistrering fandt sted mere end to år før, blev det fastsatte beløb nedsat med 10%.

8. Domstolen fastslog, at afgiften ikke fandt anvendelse på transaktioner i Portugal, der omfattede brugte motorkøretøjer, idet den kun blev opkrævet én gang, nemlig ved køretøjets første indregistrering på det nationale område, og idet en del af afgiften fortsat var indeholdt i værdien af brugte motorkøretøjer, der allerede var indregistreret og købt på det portugisiske marked.

9. For importerede brugte motorkøretøjer, uanset deres alder eller stand, kunne den afgift, som blev opkrævet, imidlertid ikke være lavere end 90% af den afgift, der blev opkrævet på et nyt motorkøretøj, mens residualværdien af afgiften på et brugt motorkøretøj, købt i Portugal, kunne være lavere end dette beløb, idet residualværdien af afgiften faldt proportionalt med køretøjets værdiforringelse. En sådan afgift på importerede brugte motorkøretøjer indebar en klar merbeskatning af disse køretøjer i forhold til residualværdien af afgiften på brugte, i forvejen indregistrerede motorkøretøjer, købt på det portugisiske marked. Afgiften medførte derfor en diskriminerende beskatning af importerede brugte motorkøretøjer.

10. Det var en lidt mere kompleks afgiftsordning, der blev behandlet i dommen i sagen Kommissionen mod Grækenland (5). En særlig forbrugsafgift blev opkrævet første gang, bilen blev solgt, eller når den blev importeret, og en tillægsafgift skulle betales i forbindelse med dens første indregistrering i Grækenland. Begge afgifter blev opkrævet som en procentdel (der varierede alt efter motorens cylindervolumen) af prisen. For importerede brugte biler blev den afgiftspligtige værdi beregnet ved at nedsætte prisen på tilsvarende nye biler med 5% pr. år, hvor de pågældende biler havde været i brug. Nedsættelsen kunne principielt ikke overstige 20%. Endvidere blev afgiftssatserne for den særlige forbrugsafgift nedsat for biler, der var fremstillet efter »moderne teknologi«, eller som var »miljøvenlige«, og som opfyldte nærmere angivne

betingelser. De nedsatte satser gjaldt ikke for importerede brugte biler, der var fremstillet efter såkaldt »moderne teknologi«, eller som var »miljøvenlige«.

11. Med hensyn til den særlige forbrugsafgift og tillægsafgiften fastslog Domstolen, at for importerede brugte biler blev afgiften kun nedsat med 5% pr. år, de havde været i brug, af den samlede afgift, der blev opkrævet af en ny bil, og at nedsættelsen ikke kunne overstige 20%, uanset den pågældende bils alder. I modsætning hertil faldt den resterende del af den pågældende afgift, der var indeholdt i værdien af en brugt bil, som var købt i Grækenland, proportionalt med værditabet på bilen. Bilers værdi falder i almindelighed med meget mere end 5% pr. år, navnlig i de første år, og værditabet fortsætter ud over det fjerde år. Afgiften, der pålægges importerede brugte biler, var derfor normalt højere end residualværdien af afgiften på brugte, i forvejen indregistrerede motorkøretøjer, som var købt på det græske marked.

12. Den græske regering havde anført, at begrænsningen af nedsættelsen til 20% var begrundet i et ønske om, at så få gamle, farlige og forurenende biler som muligt blev taget i brug. Domstolen understregede, at forfølgelsen af et sådant formål imidlertid ikke fritager en medlemsstat fra at overholde bestemmelsen om forbud mod forskelsbehandling i artikel 90 EF. Et afgiftssystem kan kun anses for foreneligt med den nævnte bestemmelse, hvis det godtgøres, at det er opbygget således, at det under alle omstændigheder er udelukket, at der skal svares højere afgifter af importerede varer end af indenlandske varer, og at det derfor under ingen omstændigheder indebærer forskelsbehandling (6).

13. Med hensyn til afgiftsnedsættelsen for biler, der var fremstillet efter »moderne teknologi«, eller som var »miljøvenlige«, fastslog Domstolen, at det var i strid med artikel 90 EF, at en medlemsstat indrømmede fiskale fordele for de mindst forurenende biler og samtidig afskar biler fra andre medlemsstater, som opfyldte de samme kriterier, fra de pågældende fordele. Den omstændighed, at Kommissionen i en erklæring havde godkendt sådanne foranstaltninger, eller at det var forbundet med tekniske vanskeligheder at bedømme, hvorvidt en importeret bil opfyldte de omhandlede kriterier, ændrede ikke dette.

14. Gomes Valente-sagen (7) vedrørte den samme afgift som den, der var omhandlet i Nunes Tadeu-dommen, men sagen opstod som følge af en ændring, hvorved den samlede nedsættelse på 10% for importerede brugte køretøjer, der først var blevet indregistreret mere end to år i forvejen, blev erstattet med en fast beregningstabel for nedsættelser fra 18% efter et års brug til 67% efter otte års brug.

15. Domstolen fastslog, at dommen i sagen Kommissionen mod Danmark og Nunes Tadeu-dommen ikke indebar, at der kun kunne tages hensyn til den faktiske værdiforringelse af motorkøretøjer ved, at der foretages en vurdering af eller afgives en sagkyndig erklæring for hvert af disse. Det er også muligt ved hjælp af faste beregningstabeller, som er fastlagt ved lov eller administrative bestemmelser, og som er beregnet på grundlag af kriterier som alder, kilometerstand, stand i almindelighed, fremdrivningsmiddel, køretøjets mærke eller model, at fastsætte en værdi for brugte køretøjer, der som hovedregel ligger meget tæt på deres faktiske værdi. Ved udarbejdelsen af disse beregningstabeller er det muligt at støtte sig til en særlig publikation eller liste, som indeholder gennemsnitspriserne for brugte køretøjer på det nationale marked. For at være forenelig med artikel 90 EF skal en sådan ordning udformes på en måde, så enhver diskriminerende virkning er udelukket.

16. Den omhandlede faste beregningstabel for nedsættelser byggede ikke på de nævnte kriterier. Den kunne ikke sikre, at det skyldige afgiftsbeløb ved indførsel af et motorkøretøj fra en anden medlemsstat ikke oversteg residualafgiften, der belastede et tilsvarende motorkøretøj, der allerede er indregistreret i Portugal. En sådan ordning udelukkede derfor ikke muligheden for, at de importerede varer pålægges en højere afgift end de indenlandske varer.

17. Tulliasiamies og Siilin-sagen (8) vedrørte en finsk automobilafgift, der skulle betales, inden køretøjet var indregistreret eller taget i brug. Det beløb, der skulle betales, var bilens afgiftspligtige værdi med fradrag af et fast beløb, men beløbet skulle dog altid udgøre mindst 50% af bilens afgiftspligtige værdi. For et importeret, brugt køretøj skulle der erlægges afgift som for et tilsvarende nyt køretøj, nedsat – med få undtagelser – med 0,5% for hver hel kalendermåned efter, at køretøjet er taget i brug i seks måneder og højst i 150 måneder (dvs. 75% efter 12½ år).

18. Domstolen fastslog, at automobilafgiften på et brugt motorkøretøj, der allerede var indregistreret i Finland, blev afregnet på grundlag af den officielle importørs indkøbspris for motorkøretøjet som nyt, hvilket udelukkede en fortjenstmargen. Derimod blev den skyldige afgift for brugte motorkøretøjer, som blev importeret af privatpersoner, beregnet på grundlag af forbrugerens købspris for et tilsvarende nyt motorkøretøj, der som regel var højere end den pris, som den officielle importør havde betalt. Denne ordning udelukkede ikke, at importerede brugte motorkøretøjer i visse tilfælde blev pålagt en afgift, der oversteg residualværdien af afgiften på et tilsvarende brugt motorkøretøj, der allerede var indregistreret i indlandet. Den var derfor i denne henseende i strid med artikel 90 EF.

19. Domstolen fandt, at der ved fastsættelsen af værdiforringelsen til 0,5% pr. måned fra den 7. til den 150. måned ikke var taget hensyn til den faktiske værdiforringelse af hvert enkelt brugt motorkøretøj, hvilket var i strid med artikel 90 EF. Fastsættes den faktiske værdiforringelse på grundlag af generelle og teoretiske kriterier, der er fastsat i national ret, er det desuden i henhold til artikel 90 EF nødvendigt, at denne afgiftsordning udformes således, at enhver diskriminerende virkning er udelukket. Dette forudsætter dels, at de kriterier, der lægges til grund for beregningen af værdiforringelsen, bringes til offentlighedens kundskab, dels, at ejeren af et brugt motorkøretøj, der importeres fra en anden medlemsstat, kan anfægte anvendelsen af en fast beregningsmetode på dette køretøj, hvilket kan gøre det nødvendigt at undersøge motorkøretøjets individuelle egenskaber for at sikre, at den afgift, motorkøretøjet er pålagt, ikke overstiger residualværdien af afgiften på tilsvarende brugte motorkøretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet.

20. Weigel-sagen (9) vedrørte en standardforbrugsafgift, der blev pålagt køretøjer i forbindelse med deres første indregistrering i Østrig. Beskatningsgrundlaget var modydelsen eller i visse tilfælde motorkøretøjets handelsværdi. Det beløb, der skulle betales, var 2% af beskatningsgrundlaget multipliceret med et fastsat tal for brændstofforbruget (10), men højst 16%. Et tillægsbeløb på 20% anvendtes, navnlig når afgiften kun blev opkrævet som følge af køretøjets første indregistrering i Østrig, uden at der forelå en transaktion, som gav anledning til at opkræve moms.

21. Domstolen tog først stilling til grundafgiften og drog den konklusion, at den ikke var i strid med artikel 90 EF, forudsat – hvilket syntes at være tilfældet – at metoden til beregning af handelsværdien præcist afspejlede køretøjernes reelle værdiforringelse og gjorde det muligt at sikre, at afgifter for importerede, brugte køretøjer ikke i noget tilfælde oversteg størrelsen af den residualafgift, som indgik i værdien af lignende brugte motorkøretøjer, der allerede var indregistreret i Østrig.

22. Med hensyn til tillægsbeløbet på 20% fastslog Domstolen imidlertid, at en bestemmelse om forhøjet afgift, som pr. definition ikke i noget tilfælde rammer lignende indenlandske varer, ikke kan

anses for forenelig med forbuddet mod forskelsbehandling i artikel 90 EF, fordi en sådan ordning indebærer, at de indenlandske varer på forhånd fritages for den hårdeste beskatning (11). Den er ligeledes uforenelig med fællesskabsretten, hvis de produkter, der beskattes hårdest, på grund af deres art, er indførte produkter (12). Tillægsafgiften på 20% anvendtes kun i helt særlige tilfælde på grundafgiften, som ramte rent indenlandske transaktioner, og var i strid med artikel 90 EF.

23. Det kan udledes af retspraksis, at for at være forenelig med artikel 90, stk. 1, EF, skal en national afgift, der kun opkræves en gang for hvert køretøj i forbindelse med dets første indregistrering i en medlemsstat, for så vidt som det berører brugte køretøjer, beregnes på en sådan måde, at der ikke sker nogen forskelsbehandling af sådanne køretøjer fra andre medlemsstater. En sådan afgift må derfor ikke belaste importerede brugte køretøjer mere end den residualafgift, der er indeholdt i prisen for et tilsvarende køretøj, der blev indregistreret første gang på et tidligere tidspunkt i den samme medlemsstat.

24. Domstolen har endvidere udtalt, at der i forbindelse med vurderingen af afgiftens forenelighed med artikel 90 EF skal tages hensyn til de nærmere vilkår for opkrævningen af afgiften, at forfølgelsen af miljømæssige mål ikke fritager en medlemsstat for forpligtelsen til at undgå forskelsbehandling, at værditabet ikke nødvendigvis skal vurderes individuelt og konkret, men at det kan vurderes på grundlag af tabeller, der er støttet på relevante kriterier, med henblik på at opnå et godt billede af værditabet, og at det skal være muligt for en indehaver at bestride anvendelsen af sådanne tabeller i tilfælde, hvor der ikke i disse er taget hensyn til de faktiske egenskaber ved det pågældende køretøj.

National ret

25. Betaling af en registreringsafgift (regisztrációs adó) er en forudsætning for indregistrering af personbiler eller campingvogne (13), der tages i brug i Ungarn.

26. Indtil den 1. februar 2004 blev der for sådanne køretøjer opkrævet en forbrugsafgift (fogyasztási adó). Det var et engangsbeløb beregnet som en procentsats af den deklarerede værdi. Procentsatsen blev fastsat på grundlag af visse forbrugsmæssige egenskaber ved det pågældende køretøj.

27. Med virkning fra denne dato blev forbrugsafgiften ved lov nr. CX/2003 (lov om registreringsafgift) erstattet af en registreringsafgift. Registreringsafgiften opkræves som et fast beløb for hver kategori af køretøjer. Køretøjerne klassificeres hovedsageligt efter motortype (14) og kapacitet samt efter deres miljømæssige klassificering (15). Der er også kategorier for »veteranbiler« og »andre« køretøjer. Afgiftens størrelse er uafhængig af køretøjets værdi. Den opkræves, uanset om køretøjet er indført (og uanset om det er et nyt eller et brugt køretøj) eller produceret i Ungarn.

28. Det blev under retsmødet oplyst, at der fra den 1. januar 2006 – dvs. efter det i denne sag relevante tidspunkt – er blevet indført en tabel for nedsættelsen af den afgift, der skal betales (16), som afhænger af det antal måneder, der er gået fra det tidspunkt, da køretøjet blev taget i brug første gang, og det tidspunkt, hvor den administrative procedure til betaling af afgiften blev indledt. Nedsættelsen varierer fra 3% (når der er gået mindre end to måneder) til 66% (når der er gået mere end 25 år).

29. Der opkræves også andre afgifter (herunder årlig afgift) på motorkøretøjer, hvilket dog ikke er relevant i denne sag.

Hovedsagen og forelæggelseskendelsen

30. Den 2. maj 2004 købte Ákos Nádasdi en brugt Volkswagen Passat i Tyskland for et beløb af 6 000 EUR, og den 13. maj 2004 indgav han en ansøgning om fastsættelse af registreringsafgiften for køretøjet. Den 14. maj 2004 blev registreringsafgiften fastsat til 150 000 HUF (ca. 600 EUR), der straks blev betalt.

31. En væsentlig forhøjelse af satsen for registreringsafgiften trådte imidlertid også i kraft den 14. maj 2004 (17). Derfor ændrede afgiftsmyndighederne den 11. november 2004 den oprindelige afgørelse og fastsatte registreringsafgiften til 390 000 HUF (ca. 1 550 EUR) og pålagde Ákos Nádasdi at indbetale forskelsbeløbet, svarende til 240 000 HUF (ca. 950 EUR).

32. Ákos Nádasdi påklagede denne afgørelse til den forelæggende ret. Hans påstand vedrører ikrafttrædelsesdatoen for forhøjelsen af registreringsafgiften i forhold til tidspunktet for hans erhvervelse af og anmodning om registrering af det omhandlede køretøj. I sagen for den nationale ret har han ikke nedlagt påstand om, at afgiften er i strid med fællesskabsretten.

33. Den nationale ret er imidlertid af den opfattelse, at den er forpligtet til at anvende fællesskabsretten af egen drift, og den er i tvivl om, hvorvidt den ungarske afgift er forenelig med artikel 90 EF. Den nationale ret anser brugte køretøjer, som er erhvervet i udlandet, og de køretøjer, der allerede er indregistreret i Ungarn før den 1. februar 2004, for at udgøre »lignende« varer. Det er desuden den nationale rets opfattelse, at den registreringsafgift, der påhviler importerede brugte køretøjer, udgør et højere beløb end størrelsen af den residualafgift, der er indeholdt i værdien af brugte indenlandske køretøjer. Det spørgsmål, der opstår, er, om registreringsafgiften fremmer købet af indenlandsk fremstillede brugte køretøjer, og om dette indebærer en forskelsbehandling til skade for brugte biler, der er erhvervet i en anden medlemsstat. Den nationale ret har endvidere fastslået, at den er (første) og sidste instans i sagen, og dermed er forpligtet til at forelægge Domstolen sine spørgsmål.

34. Spørgsmålene lyder som følger:

»1) Tillader artikel 90, stk. 1, EF medlemsstaterne at opretholde en afgift, der påhviler brugte biler med oprindelse i en anden medlemsstat, såfremt afgiften er helt uafhængig af køretøjets værdi, og dens størrelse udelukkende fastsættes på grundlag af bilernes tekniske egenskaber (motortype, cylindervolumen) og i henhold til en klassificering i kategorier, der er bestemt af miljøhensyn?

2) Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende, spørges, om lov nr. CX/2003 om registreringsafgift, der finder anvendelse i sagen, for så vidt angår importerede brugte biler er forenelig med artikel 90, stk. 1, EF, når henses til, at der ikke skal betales registreringsafgift for køretøjer, der allerede var taget i brug i Ungarn før lovens ikrafttræden?«

35. Den ungarske og den polske regering samt Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber har indgivet skriftlige indlæg. Ákos Nádasdi, den ungarske regering og Kommissionen afgav mundtlige indlæg under retsmødet den 1. juni 2006.

Vurdering

Formaliteten

36. Den ungarske regering har anført, at sagen ikke kan antages til realitetsbehandling, da det i forelæggelseskendelsen ikke er forklaret, hvorfor en fortolkning af fællesskabsretten er nødvendig for, at den forelæggende ret kan træffe afgørelse i den sag, der er forelagt den, herunder navnlig med henblik på spørgsmålet om, fra hvilket tidspunkt forhøjelsen af registreringsafgiften træder i

kraft. Efter regeringens opfattelse er en sådan fortolkning heller ikke relevant med henblik herpå. Tidspunktet for forhøjelsens ikrafttræden og anvendelse i forbindelse med erhvervelsen af et køretøj på en bestemt dato, er et rent nationalt anliggende.

37. Det er korrekt, at fastsættelsen af ikrafttrædelsestidspunktet for forhøjelsen af den ungarske registreringsafgift, og dens anvendelse på erhvervelsen eller registreringen af et køretøj på en bestemt dato, som tilsyneladende er de eneste punkter, der er genstand for uenighed mellem Ákos Nádasdi og afgiftsmyndigheden, ikke på nogen måde afhænger af fællesskabsretten.

38. Domstolen fastslog imidlertid allerede i 1978, i Simmenthal-dommen (18), der vedrørte pålæggelsen af en national afgift, der allerede var blevet dømt i strid med fællesskabsretten, at »enhver national ret inden for sin kompetence har pligt til at anvende fællesskabsretten fuldt ud og til at beskytte de rettigheder, som fællesskabsretten tillægger private, idet den skal undlade at anvende enhver modstridende bestemmelse i national lov«. Dette princip er blevet stadfæstet gentagne gange gennem årene inden for forskellige områder og senest i Mangold-dommen (19).

39. Ved at forbyde diskriminerende afgifter giver artikel 90, stk.1, EF private krav på ikke at blive undergivet en sådan beskatning, hvilket er en ret, som de nationale domstole er forpligtet til at beskytte (20).

40. Da den ungarske lov om registreringsafgift for så vidt angår visse dele er forbudt ved denne bestemmelse, påhviler det den nationale ret at undlade at anvende denne del af loven (21) i alle sager inden for dens kompetence.

41. Så vidt mig bekendt, er Domstolen aldrig gået så langt som til at pålægge en national ret af egen drift at rejse spørgsmålet om en national bestemmelses forenelighed med fællesskabsretten i sager, hvor et sådant spørgsmål ikke er forelagt den (22). En sådant krav ville indebære en i praksis uacceptabel byrde for nationale domstole, som i næsten alle sager ville være forpligtet til at tage stilling til hver eneste bestemmelse, som de anmodes om at anvende, i lyset af fællesskabsretten som helhed.

42. Der er imidlertid klart, at der ikke i fællesskabsretten er noget til hinder for, at nationale domstole af egen drift rejser et sådant spørgsmål. Der ville kun opstå problemer i de tilfælde, hvor nationale bestemmelser er til hinder herfor, og i sådanne tilfælde kan det blive nødvendigt at forelægge Domstolen et spørgsmål om lovligheden af de nationale bestemmelser (23). Der er imidlertid ikke i denne sag grund til at antage, at der er tale om sådanne bestemmelser, der kunne være til hinder for, at den forelæggende ret tog stilling til det spørgsmål, som den har rejst, og som den anmoder Domstolen om at besvare.

43. Derfor er der efter min opfattelse ikke nogen grund til at afvise de forelagte spørgsmål, som desuden ikke er hypotetiske, men relevante for den sag, som er anlagt ved den nationale ret.

Det korrekte sammenligningsgrundlag

44. For at kunne bedømme den omtvistede registreringsafgift i henhold til artikel 90, stk. 1, EF må det afgøres, hvorvidt afgiften, når den pålægges brugte køretøjer importeret fra andre medlemsstater, overstiger den interne afgift på »lignende indenlandske varer«.

45. Den forelæggende ret er af den opfattelse, at der er konkurrence på markedet mellem a) brugte køretøjer importeret fra andre medlemsstater, efter at *registreringsafgiften* blev indført den 1. februar 2004, for hvilke denne afgift opkræves fuldt ud, og b) brugte køretøjer, der blev taget i brug i Ungarn før denne dato, for hvilke den tidligere *forbrugsafgift* blev opkrævet, og den nuværende værdi, som indeholder en residualdel af den pågældende forbrugsafgift.

46. Kommissionen har derimod anført, at de to således fastsatte kategorier ikke er sammenlignelige med henblik på artikel 90 EF. Den ungarske regering har understreget vanskelighederne ved at foretage en sammenligning som følge af forskellene i bedømmelsesgrundlaget for de to afgifter, men den deler den forelæggende rets opfattelse, hvorefter det ved enhver sammenligning skal efterprøves, hvorvidt afgiftsordningen over en periode (som i denne sag omfatter såvel den periode, hvori forbrugsafgiften blev opkrævet inden indførelsen af registreringsafgiften, og perioden efter indførelsen af en progressiv nedsættelse i henhold til det brugte køretøjs alder) forskelsbehandler køretøjer fra andre medlemsstater.

47. I den henseende deler jeg Kommissionens opfattelse.

48. Indfører en medlemsstat en afgift i forbindelse med, at et køretøj tages i brug første gang, vil den afgift kun berøre køretøjer, nye såvel som brugte, der først tages i brug efter den dato, hvor afgiften blev indført. For så vidt angår brugte køretøjer kan afgiften principielt kun finde anvendelse på dem, der er importeret. Disse vil nødvendigvis skulle bære en højere afgift end brugte køretøjer, der allerede er taget i brug i den pågældende medlemsstat, inden afgiften blev indført, og som per definition ikke pålægges afgiften (24). Anses de to kategorier for at være sammenlignelige i henhold til artikel 90 EF, ville det aldrig være muligt for en medlemsstat at indføre en sådan afgift. Det ville ligeledes være umuligt at forhøje afgiftssatsen eller at træffe andre foranstaltninger med samme virkning, f.eks. ved at ændre afgiftens struktur.

49. Formålet med artikel 90 EF er imidlertid ikke at hindre en medlemsstat i at indføre nye afgifter eller i at ændre satsen for eller strukturen af eksisterende afgifter, men at sikre, at afgifterne anvendes uden forskelsbehandling på såvel indenlandske varer som varer, der indføres fra andre medlemsstater. Det afgørende er, om virkningen af den omhandlede afgift er forskellig, alt efter om der er tale om brugte køretøjer, der allerede er taget i brug i den pågældende medlemsstat, eller køretøjer, der er indført fra andre medlemsstater. En korrekt undersøgelse heraf forudsætter, at der foretages en vurdering uafhængigt af de takster, der fandt anvendelse på det relevante tidspunkt, og ikke ved en sammenligning med andre afgifter eller andre takster.

50. Med henblik på denne sag bør virkningen af registreringsafgiften på brugte køretøjer, der nyligt er indført fra en anden medlemsstat, derfor sammenholdes med virkningen af residualværdien af registreringsafgiften på tilsvarende brugte køretøjer, som allerede er indregistreret i Ungarn, og som allerede tidligere er blevet pålagt den samme afgift. En sammenligning med brugte køretøjer, som allerede er indregistreret i Ungarn, hvis værdi omfatter en residualværdi af forbrugsafgiften, er ikke relevant. I hovedsagen skal den nationale ret desuden bedømme registreringsafgiften, som den var udformet, da den blev pålagt Ákos Nádasdis køretøj. Den efterfølgende indførelse af en tabel over nedsættelser er derfor heller ikke relevant.

51. Det er rigtigt, at man for at kunne sammenligne det fulde afgiftsbeløb med residualværdien af samme afgift efter en periode, hvor en værdiforringelse er indtrådt, må antage, at en sådan periode er hengået. Det er også rigtigt, at en sådan periode på det tidspunkt, hvor en ny afgift eller en ny afgiftstakst indføres, ikke reelt kan være hengået. I denne sag må den nationale ret bedømme den ungarske registreringsafgift, som den var udformet på det tidspunkt, da den nye takst blev indført. Med henblik herpå skal retten derfor foretage en teoretisk forudberegning over tid og afgøre, hvorvidt der herved foreligger en diskriminerende beskatning af brugte køretøjer fra

andre medlemsstater. Bedømmelsen af afgiften, som den er udformet på et bestemt tidspunkt, ville blive ukorrekt, hvis efterfølgende ændringer af afgiftssystemet blev taget i betragtning (25).

De forelagte spørgsmål

52. For det første ønsker den nationale ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 90, stk. 1, EF udelukker, at brugte motorkøretøjer fra andre medlemsstater pålægges en afgift, hvis størrelse udelukkende fastsættes på grundlag af køretøjernes tekniske egenskaber og i henhold til en klassificering i kategorier, der er bestemt af miljøhensyn, uafhængigt af køretøjets værdi.

53. Denne bestemmelse vedrører imidlertid ikke grundlaget for bedømmelsen af afgiften som sådan. Bestemmelsen finder kun anvendelse, for så vidt som den nationale afgift kan føre til en højere afgift på varer fra andre medlemsstater i forhold til lignende indenlandske varer. Domstolen fastslog i Outokumpo-dommen (26), at »fællesskabsretten [begrænser] ikke [...] den enkelte medlemsstats frihed til at indføre en differentieret afgiftsordning for visse produkter, også selv om disse må anses for lignende varer, jf. traktatens artikel [90], stk. 1, når dette sker efter objektive kriterier, såsom arten af de benyttede råstoffer eller den anvendte fremstillingsmetode. Sådanne afgiftsforskelle er imidlertid kun forenelige med fællesskabsretten, hvis de forfølger formål, der også er forenelige med kravene i traktaten og i afledt ret, og hvis den pågældende afgiftsordning er udformet således, at der ikke sker nogen form for direkte eller indirekte forskelsbehandling af varer indført fra andre medlemsstater eller nogen form for beskyttelse af konkurrerende indenlandsk fremstillede varer«.

54. Den nationale ret ønsker for det andet nærmere bestemt oplyst, hvorvidt den ungarske registreringsafgift, der blev indført i 2004, er forenelig med artikel 90, stk. 1, EF, for så vidt som den belaster importerede brugte køretøjer, men ikke køretøjer, der er taget i brug i Ungarn, inden afgiften blev indført.

55. Som jeg tidligere har forklaret, er en sådan sammenligning ikke relevant i forhold til denne bestemmelse. Det er snarere registreringsafgiftens virkning på brugte køretøjer, der nyligt er importeret fra en anden medlemsstat, der skal sammenholdes med virkningen af residualværdien af registreringsafgiften på lignende brugte køretøjer, som allerede er registreret i Ungarn, og som allerede på et tidligere tidspunkt er blevet pålagt den samme afgift.

56. Jeg foreslår derfor, at de forelagte spørgsmål omstruktureres og omformuleres med henblik på at kunne give den nationale ret en formålstjenlig fortolkning af fællesskabsretten.

57. For det første: Er en afgift som den ungarske registreringsafgift principielt forenelig med artikel 90 EF, for så vidt som den opkræves i forbindelse med indregistreringen i Ungarn af brugte køretøjer, der er importeret fra en anden medlemsstat, men ville være blevet opkrævet på et tidligere tidspunkt på et brugt køretøj, der allerede var indregistreret i Ungarn?

58. For det andet: Påvirkes besvarelsen af det første spørgsmål af den omstændighed, at registreringsafgiftens størrelse udelukkende fastsættes på grundlag af bilernes tekniske egenskaber og i henhold til en klassificering i kategorier, der er bestemt af miljøhensyn, uafhængigt af køretøjets værdi?

Principiel forenelighed

59. Efter min opfattelse fører den holdning, som Domstolen har indtaget i sin praksis indtil i dag (27), til den uundgåelige konklusion, at tages der ikke hensyn til værdiforringelsen i forbindelse med fastsættelsen af størrelsen af registreringsafgiften for brugte køretøjer importeret fra andre medlemsstater, indebærer beregningsmetoden for den pågældende afgift en forskelsbehandling af

sådanne køretøjer i forhold til lignende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret i Ungarn, som allerede på et tidligere tidspunkt er blevet pålagt den samme afgift.

60. Med henblik på en sådan bedømmelse må der foretages en sammenligning af køretøjer, der ligner hinanden på alle relevante områder, bortset fra datoen for deres ibrugtagning i Ungarn. Registreringsafgiften pålægges på grundlag af visse fastsatte kriterier – navnlig motortype og cylindervolumen og miljøkategori. For eksempel var den takst, der blev anvendt for Ákos Nádasdis køretøj, taksten for en benzinmotor mellem 1 601 og 1 800 cm³ eller en dieselmotor mellem 1 701 og 2 000 cm³, der var klassificeret i miljøkategori nr. 5 eller derover. På samme måde må sammenligningen foretages mellem køretøjer, der har de samme kendetegn for så vidt angår værdiforringelse, hvilket varierer alt efter model, alder, kilometerstand osv.

61. Henset til disse forhold vil et nyt køretøj, for hvilket registreringsafgiften blev betalt i Ungarn i maj 2004, have tabt en stor del af sin værdi – lad os sige 30% – i december 2005 (28), hvor det eventuelt kunne sælges for 70% af dets oprindelige pris, inklusiv 70% af residualværdien af den registreringsafgift, der finder anvendelse på det pågældende køretøjs kategori, som fastsættes efter motortype, cylindervolumen og miljøkategori. Et køretøj af samme model, alder, kilometerstand og andre egenskaber, som er købt brugt i en anden medlemsstat og indregistreret i Ungarn i december 2005, vil imidlertid blive pålagt en registreringsafgift på 100% for den pågældende kategori. Afgiften belaster således importerede brugte køretøjer mere end lignende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret i Ungarn, og som allerede på et tidligere tidspunkt er blevet pålagt den samme afgift.

62. Det fremgår klart af Domstolens praksis, at dette grundlæggende er i strid med artikel 90, stk. 1, EF.

Afgiftens beregningsgrundlag

63. Den ungarske og den polske regering har understreget, at den ungarske registreringsafgift i det væsentlige er en miljøafgift, idet afgiftens størrelse udelukkende afhænger af motortype, cylindervolumen og miljøkategori. De har påpeget, at et »højt niveau for miljøbeskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten« er et af de grundlæggende mål for Fællesskabet, som er fastsat i artikel 2 EF.

64. Den polske regering har endvidere henvist til forskellige fællesskabsinitiativer med henblik på at fremme miljøbeskyttelse i forbindelse med brug af biler, såsom Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (29), og forslag til Rådets direktiv om afgifter på personbiler (30), samt Domstolens udtalelse i Outokumpu-dommen (31), hvorefter artikel 90 EF ikke er til hinder for, at satsen for en intern afgift (i den pågældende sag for elektricitet) varierer efter fremstillingsmetoden eller de råstoffer, der er benyttet til dens fremstilling, såfremt denne differentiering er begrundet i hensynet til miljøet.

65. Begge regeringer er derfor af den opfattelse, at registreringsafgiften er forenelig med fællesskabsretten, og at en afgørelse fra Domstolen med det modsatte indhold ville indebære, at en medlemsstat ville blive hindret i at forfølge de mål, der tilstræbes med traktaten og af fællesskabsinstitutionerne.

66. Jeg er ikke enig heri. Formålet med artikel 90 EF er at forbyde enhver intern afgift, som alt andet lige belaster varer fra andre medlemsstater mere end lignende indenlandske varer. En afgift undslipper ikke dette forbud, blot fordi den ud over sit hovedformål – nemlig at skaffe indtægter – tilstræber at fremme miljøvenlige varer eller vaner. Forfølger den et sådant mål skal det derimod ske på en sådan måde, at den ikke belaster indenlandske varer mindre end varer, der er importeret fra andre medlemsstater.

67. Det fremgår nemlig klart af Domstolens praksis, at en afgift som den, der blev behandlet i dommene i sagerne Nunes Tadeu og Gomes Valente (32), som i høj grad ligner den registreringsafgift, der omhandles i denne sag, er i strid med artikel 90 EF, og at miljøhensyn som dem, der blev fremført i dommen i sagen Kommissionen mod Grækenland (33), skal opfyldes på en måde, der ikke indebærer en forskelsbehandling af varer fra andre medlemsstater.

68. Det er korrekt, at medlemsstaterne i princippet frit kan beskatte motorkøretøjer i henhold til sådanne miljømæssige kriterier, som de finder mest hensigtsmæssige, og at i de tilfælde, hvor målene er at varetage miljøhensyn, kan størrelsen af en sådan afgift være uafhængig af prisen på køretøjet. Såfremt formålet med afgiften er at varetage miljøhensyn, og grundlaget for afgiften er uafhængigt af køretøjets værdi, hvorfor skulle det så i henhold til fællesskabsretten være et krav, at der tages hensyn til værdiforringelsen i forbindelse med beskatning af brugte køretøjer? Man kunne antage, at et sådant krav begrænser medlemsstaternes frihed, for så vidt som afgiftens størrelse nødvendigvis knyttes til prisen for køretøjet.

69. Dette synspunkt holder imidlertid ikke ved en nærmere efterprøvelse. Den omhandlede afgift opkræves kun en gang på det tidspunkt, hvor køretøjet indregistreres første gang med henblik på at blive taget i brug i den pågældende medlemsstat og dermed i langt de fleste tilfælde på eller i nær tilknytning til det tidspunkt, hvor køretøjet blev erhvervet af en borger i denne stat. En sådan afgift bliver en del af køretøjets værdi, og det er dette aspekt, man må have i erindring, når afgiftens virkning på konkurrerende varer fra andre medlemsstater skal bedømmes. Andre former for miljøafgifter skal bedømmes på en anden måde. Periodiske afgifter, f.eks. udgør snarere en del af et køretøjs løbende udgifter end dets værdi, hvorfor der ikke er grund til at tage hensyn til forringelsen af denne værdi.

70. Det tilkommer ikke Domstolen at afgøre, hvorledes Republikken Ungarn bør tilrettelægge sin afgiftsordning for køretøjer for at tilgodese sin interesse i at beskytte miljøet og samtidig sikre ligebehandling af brugte køretøjer, der allerede er indregistreret i Ungarn, og køretøjer, der for nylig er blevet taget i brug i Ungarn efter import fra en anden medlemsstat.

71. Det er imidlertid klart, at der findes midler, hvorved miljøhensyn kan forenes med hensynet til ligebehandling. For eksempel kunne man i Ungarn, for så vidt som man opretholder en engangsafgift, der opkræves for hvert enkelt køretøj, når det første gang tages i brug, vedtage en ordning i lighed med de faste beregningstabeller i Gomes Valente-dommen (34) med – hvor det er hensigtsmæssigt – mulighed for at anfægte beregningsmetoden og for en undersøgelse af køretøjets individuelle egenskaber som omhandlet i Tulliasiamies og Siilin-sagen (35). Desuden må enhver medlemsstat have mulighed for at indføre en ordning, der alene er baseret på en årlig vægtafgift som den, der er beskrevet i Kommissionens forslag til et direktiv om afgifter på personbiler (36) (uanset om dette forslag bliver vedtaget eller ej).

Begrænsning af dommens tidsmæssige virkning

72. Endelig har den polske regering i sit skriftlige indlæg anført, at såfremt det i dommen fastslås, at en afgift som den omhandlede registreringsafgift er uforenelig med artikel 90, stk. 1, EF, bør Domstolen begrænse den tidsmæssige virkning af dommen. Den ungarske regering har nedlagt

samme påstand under retsmødet.

73. Det følger af fast retspraksis, at den fortolkning, som Domstolen foretager af en fællesskabsretlig regel, i nødvendigt omfang belyser og præciserer betydningen og rækkevidden af den pågældende regel, således som den skal forstås og anvendes, henholdsvis burde have været forstået og anvendt, fra sin ikrafttræden. Den således fortolkede regel kan og skal anvendes af domstolene endog i forbindelse med retsforhold, der er stiftet og består, før der afsiges dom vedrørende fortolkningsanmodningen (37).

74. Domstolen har senest stadfæstet sin praksis med hensyn til at begrænse den tidsmæssige virkning af sådanne domme:

»Domstolen vil kun undtagelsesvis under anvendelse af et almindeligt retssikkerhedsprincip, der er knæsat i Fællesskabets retsorden, finde anledning til at begrænse borgernes mulighed for at påberåbe sig den således fortolkede bestemmelse med henblik på anfægtelse af tidligere i god tro stiftede retsforhold [...]

Det fremgår desuden af fast retspraksis, at de økonomiske følger, som en præjudiciel dom kan få for en medlemsstat, ikke i sig selv kan begrunde en begrænsning af dommens tidsmæssige virkninger [...]

Domstolen har kun [anvendt en sådan løsning] under ganske bestemte omstændigheder, hvor der ellers var risiko for alvorlige økonomiske følger, navnlig fordi der var stiftet mange retsforhold i god tro i henhold til de pågældende retsforskrifter, som blev anset for at være lovligt i kraft, og fordi det fremgik, at borgerne og de nationale myndigheder var blevet tilskyndet til at følge en adfærd, som ikke var i overensstemmelse med Fællesskabets retsforskrifter, på grund af en objektiv og betydelig usikkerhed vedrørende fællesskabsforskrifternes rækkevidde, en usikkerhed, som de øvrige medlemsstater eller Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber eventuelt selv havde bidraget til med den af dem fulgte adfærd [...]« (38).

75. Skal påstanden tages til følge i denne sag, er det derfor for det første nødvendigt, at kriteriet »god tro« er opfyldt.

76. Under retsmødet oplyste den ungarske regering, at registreringsafgiften i perioden fra den 1. maj 2004 til den 31. december 2005 var blevet betalt i god tro for mere end 80 000 brugte køretøjs vedkommende, importeret fra andre medlemsstater. Den ungarske regering nedlagde imidlertid ikke påstand om, at der forelå en objektiv og væsentlig usikkerhed (39) med hensyn til rækkevidden af artikel 90 EF eller med hensyn til andre medlemsstaters eller Kommissionens adfærd, som kunne have givet anledning til at antage, at en sådan usikkerhed bestod. Jeg er derfor ikke overbevist om, at det første kriterium er opfyldt.

77. Med hensyn til det andet kriterium – risiko for alvorlige økonomiske følger for den pågældende medlemsstat – har den ungarske regering fremlagt tal under retsmødet, hvorefter den samlede indtægt fra registreringsafgifter på brugte køretøjer importeret fra andre medlemsstater beløb sig til ca. 29 mia. HUF (116 mio. EUR), som ifølge regeringen udgør 0,6% af statsindtægterne i et år. Regeringen erkendte, at ikke hele dette beløb, men kun den del, der svarer til det, som tilsyneladende er en merbeskatning, når først værdiforringelsen er taget i betragtning, skal tilbagebetales. Den understregede imidlertid de administrative udgifter i forbindelse med behandlingen af et så stort antal individuelle sager, herunder navnlig omkostningerne forbundet med at identificere alle dem, der er berettiget til en refusion.

78. Nødvendigheden af at refundere en del af afgiften ville være en økonomisk konsekvens af mit forslag til afgørelse. Dette kan i princippet ikke i sig selv begrunde en tidsmæssig begrænsning af

dommens virkning. Jeg mener endvidere ikke, at det kan klassificeres som en alvorlig økonomisk følge, der kan begrunde en sådan begrænsning. Det er nemlig sandsynligt, at det omhandlede beløb udgør væsentligt mindre end de forventede 0,6%. Refusionen kan kun vedrøre merbeskatningen, og det kan ikke i henhold til fællesskabsretten kræves, i modsætning til hvad den ungarske regering tilsyneladende frygter, at en medlemsstat finder alle dem, der er blevet belastet med en merbeskatning, men kun, at den pågældende stat refunderer det overskydende beløb til dem, der anmoder om det.

79. Det kan heller ikke antages, at den administrative byrde ved fastsættelsen af det skyldige beløb i individuelle sager vil blive tung. I princippet er det tilstrækkeligt at udarbejde en ordning med faste beregningstabeller baseret på et relevant kriterium, som kan anfægtes og give mulighed for en undersøgelse af køretøjets individuelle egenskaber (40).

80. Jeg finder det derfor ikke godtgjort, at der er en risiko for alvorlige økonomiske følger for Republikken Ungarn, og jeg ser ikke nogen grund til at begrænse den tidsmæssige virkning af dommen i denne sag.

81. Jeg skal endelig bemærke, at det er overraskende, at det var den polske og ikke den ungarske regering, der rejste spørgsmålet i denne sag. Da en tidsmæssig begrænsning skal støttes på en vurdering af situationen – at der foreligger god tro og risiko for alvorlige vanskeligheder i den pågældende medlemsstat – er det efter min opfattelse i princippet ikke ønskeligt, at en sådan begrænsning indrømmes alene på grundlag en påstand nedlagt af en anden medlemsstat.

Forslag til afgørelse

82. På grundlag af det anførte foreslår jeg, at Domstolen besvarer de spørgsmål, der er forelagt den til præjudiciel afgørelse af Hajdú-Bihar Megyei Bíróság, som følger:

»1) For at kunne fastslå, om en afgift, der pålægges motorkøretøjer, når de første gang tages i brug i en medlemsstat, er forenelig med artikel 90, stk. 1, EF, for så vidt afgiften finder anvendelse på brugte køretøjer, skal virkningen af denne afgift på prisen for sådanne køretøjer, der nyligt er indført fra en anden medlemsstat, sammenlignes med virkningen af residualværdien af afgiftsbeløbet på prisen for lignende brugte køretøjer, som allerede er blevet taget i brug i den første medlemsstat, og som på et tidligere tidspunkt er blevet pålagt den samme afgift. En sammenligning med brugte køretøjer, der allerede er taget i brug i medlemsstaten inden indførelsen af den pågældende afgift, er derimod ikke relevant.

2) En afgift, der pålægges brugte køretøjer, når de første gang tages i brug i en medlemsstat, hvis størrelse beregnes uden hensyntagen til køretøjets faktiske værditab, således at afgiften, når den anvendes på brugte køretøjer indført fra andre medlemsstater, overstiger den residualafgift, der er indeholdt i værdien af lignende brugte køretøjer, som allerede er indregistreret på det nationale område, er for så vidt angår dette overskydende beløb uforenelig med artikel 90 EF.

3) Denne uforenelighed ændres ikke ved, at den omhandlede afgift skal forfølge mål, der er forbundet med miljøbeskyttelse eller kun opkræves på grundlag af objektive kriterier, der er relevante for en sådan beskyttelse.«

2 – Forbuddene i artikel 90 EF var tidligere indeholdt i EF-traktatens artikel 95, hvortil der henvises i ældre retspraksis. Af hensyn til sammenhængen skal jeg i det følgende anvende den nye nummerering.

3 – Dom af 11.12.1990, sag C-47/88, Sml. I, s. 4509, navnlig præmis 17-21.

4 – Dom af 9.3.1995, sag C-345/93, Sml. I, s. 479. Se navnlig præmis 4, 10 og 13-15.

5 – Dom af 23.10.1997, sag C-375/95, Sml. I, s. 5981. Se navnlig præmis 3-5, 21-23, 28, 29, 40 og 43-47.

6 – Jf. også dom af 17.7.1997, sag C-90/94, Haahr Petroleum, Sml. I, s. 4085, præmis 34.

7 – Dom af 22.2.2001, sag C-393/98, Sml. I, s. 1327. Se navnlig præmis 7, 24-26, 28-30 og 37.

8 – Dom af 19.9.2002, sag C-101/00, Sml. I, s. 7487. Se navnlig præmis 5, 6, 57, 60, 61, 78-80, og 85-89.

9 – Dom af 29.4.2004, sag C-387/01, Sml. I, s. 4981. Se navnlig præmis 23, 40, 65-81, 86 og 87.

10 – Nemlig »brændstofforbrug målt i liter« – formodentlig pr. 100 km – »minus 3 liter (2 liter for dieselmotorers vedkommende), i hvilken forbindelse det samlede forbrug skal lægges til grund i overensstemmelse med MVEG-cyklus [»Motor Vehicle Emissions Group« (arbejdsgruppe for motorkøretøjers emissioner)], i henhold til direktiv 80/1268, som affattet ved direktiv 93/116«. Der blev således ikke opkrævet nogen afgift, når gennemsnitsforbruget i det konkrete tilfælde ikke oversteg 2 eller 3 liter.

11 – Jf. dom af 15.3.1983, sag 319/81, Kommissionen mod Italien, Sml. s. 601, præmis 17.

12 – Jf. dom af 4.5.1986, sag 106/84, Kommissionen mod Danmark, Sml. s. 833, præmis 21.

13– Forskellige bestemmelser, der ikke behandles her, kan finde anvendelse på andre typer af køretøjer. I det følgende vil jeg imidlertid kun anvende udtrykket »køretøj« for »personbil eller campingvogn«, som registreringsafgiften finder anvendelse på.

14 – Dvs. benzin eller diesel.

15– Det drejer sig om en klassificering på en skala fra 1 til 10, som tilsyneladende i det væsentlige er støttet på udstødning og støjemission. Bedre miljøresultat angives ved en højere klassificering. I forbindelse med registreringsafgiften tages der kun hensyn til, hvorvidt klassificeringen er under 5 (hvilket medfører en højere afgiftssats) eller 5 eller mere (hvilket medfører en lavere sats).

16 – Ved lov nr. CXIX/2005, artikel 53 og bilag 13, afsnit II.

17 – Lov nr. XII/2004.

18 – Dom af 9.3.1978, sag 106/77, Sml. s. 629, præmis 21.

19 – Dom af 22.11.2005, sag C-144/04, Sml. I, s. 9981, præmis 77. Denne sag vedrørte forskelsbehandling på grundlag af alder, men Simmenthal-dommen er også blevet stadfæstet med hensyn til afgifter, der opkræves i strid med fællesskabsretten, jf. f.eks. dom af 22.10.1998, forenede sager C-10/97 – C-22/97, IN.CO.GE.'90 m.fl., Sml. I, s. 6307, præmis 20 og 21.

20 – Et princip, der blev fastslået for første gang for 40 år siden i dom af 16.6.1966, sag 57/65,

21 – Det blev i dom af 16.7.1992, sag C-343/90, Lourenço Dias (Sml. I, s. 4673, præmis 49, og punkt 1 i domskonklusionen), fastslået, at når visse led af eller visse gennemførelsesbestemmelser til en intern afgiftsordning er diskriminerende og dermed forbudt i medfør af artikel 90 EF, skal hele den afgiftsordning, hvori de indgår, dog ikke af den grund anses for uforenelig med denne bestemmelse. (Denne sag vedrørte den portugisiske afgift, som også var behandlet i sagerne Nunes Tadeu og Gomes Valente, men er ikke relevant for spørgsmålet om, hvorledes brugte køretøjer, der er importeret fra andre medlemsstater, skal behandles i forhold til de køretøjer, der allerede er registreret i Portugal).

22 – Sammenlign med dom af 14.12.1995, forenede sager C-430/93 og C-431/93, Van Schijndel og Van Veen, Sml. I, s. 4705, præmis 27.

23 – Jf. dom af 14.12.1995, sag C-312/93, Peterbroeck, Sml. I, s. 4599, præmis 21, på grundlag af hvilken det tilsyneladende kan udledes, at fællesskabsretten i visse tilfælde vil være til hinder for anvendelsen af en sådan regel.

24 – Som den ungarske regering allerede har understreget, ville en ny afgift på køretøjer, der allerede er taget i brug, og som allerede har været genstand for en anden afgift, indebære en dobbeltbeskatning med tilbagevirkende kraft.

25 – Den økonomiske realitet er, at brugte køretøjer, der er importeret til Ungarn, kort efter at forbrugsafgiften blev erstattet med registreringsafgiften, konkurrerer med brugte køretøjer, der allerede er indregistreret i Ungarn, hvis værdi omfatter residualværdien af forbrugsafgiften. En lignende situation foreligger, når satsen ændres. I sådanne tilfælde kan der i en overgangsperiode være en faktisk forskel mellem den afgiftssats, der pålægges en brugt bil, der tidligere er indregistreret i Ungarn, og en bil, der nyligt er blevet indregistreret der. Sådanne forskelle er imidlertid uundgåelige, når medlemsstaterne udøver deres fiskale suverænitæt med henblik på at tilpasse deres afgiftsordninger inden for sådanne områder. Henset til denne suverænitæt må det i henhold til fællesskabsretten efterprøves, om hver på hinanden følgende afgift(ssats) er diskriminerende i sig selv, og ikke, om den i en overgangsperiode giver anledning til forskelsbehandling som følge af en ændring af ordningen.

26 – Dom af 2.4.1998, sag C-213/96, Sml. I, s. 1777, præmis 30.

27 – Som sammenfattet i punkt 4 ff.

28 – Et eksempel kunne være perioden fra indførelsen af registreringsafgiften til indførelsen af nedsættelsestabellen.

29 – Direktiv af 18.9.2000, EFT L 269, s. 34.

30 – KOM(2005) 261 endelig af 5.7.2005.

31 – Nævnt i fodnote 26, præmis 31.

32 – Jf. punkt 7 ff. og punkt 14 ff.

33 – Nævnt i fodnote 5, jf. navnlig punkt 12 ff.

34 – Jf. punkt 15.

35 – Jf. punkt 19.

36 – Nævnt i fodnote 30.

37 – Jf. f.eks. dom af 10.1.2006, sag C-402/03, Skov og Bilka, Sml. I, s. 199, præmis 50.

38 – Dom af 27.4.2006, sag C-423/04, Richards, Sml. I, s. 3585, præmis 40-42.

39 – Jf. mit forslag til afgørelse af 22.6.2006 i sag C-228/05, Stradasfalti, punkt 87-89, hvori jeg udtrykker tvivl med hensyn til den mest hensigtsmæssige udformning af dette kriterium.

40 – Jf. henvisningen til sagerne Gomes Valente samt Tulliasiamies og Siilin, i punkt 71.