

KOHTUJURISTI ETTEPANEK

ELEANOR SHARPSTON

esitatud 13. juulil 2006<sup>1</sup>(1)

**Kohtuasi C-290/05**

**Ákos Nádasdi**

**versus**

**Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága**

1. Käesolevas eelotsusetaotluses küsib Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Hajdú-Bihar'i maakohus, Ungari), kas siseriiklik mootorsõidukite registreerimismaks on kooskõlas EÜ artikli 90 esimese lõiguga. Kõnealune maks kuulub tasumisele igalt sõidukilt selle esmakordsel liikluses kasutuselevõtmisel liikmesriigis ja nimetatud maksu suurus määratakse kindlaks sõiduki tehniliste omaduste ja keskkonnavalase liigitamise põhjal, sõltumata sõiduki väärtusest. Küsimus puudutab eelkõige nimetatud maksu kohaldamist teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukitele.

### **Asjassepuutuv ühenduse õigus**

2. EÜ artikkel 90 sätestab:

„Ükski liikmesriik ei kehtesta teiste liikmesriikide toodetele mingeid otseseid ega kaudseid riigimakse, mis on suuremad samasugustele kodumaistele toodetele kehtestatud otsestest või kaudsetest maksudest.

Liitigi ei kehtesta ükski liikmesriik teiste liikmesriikide toodetele selliseid riigimakse, mis võimaldaksid teiste toodete kaudset kaitset.”

3. Kõnealust artiklit, eriti selle esimest lõiku, on Euroopa Kohus mitmel korral analüüsinud, eelkõige seoses teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud mootorsõidukitele kehtestatud riigimaksudega.<sup>(2)</sup> Nimetatud kohtupraktika on väljakujunenud ja üldtuntud, kuid võibolla on otstarbekas meenutada selle põhilisi tahke. Antud kohtupraktikat analüüsides tuleb meeles pidada, et kui mis tahes kauba müügihind uuena sisaldab x% maksu, siis sama kauba hind kasutatuna pärast amortisatsiooni sisaldab lisaks x% jääkmaksu.

4. Esimesena käsitlen kohtuasja komisjon vs. Taani,<sup>(3)</sup> mis puudutas Taanis mootorsõiduki esmakordsel registreerimisel tasumisele kuuluvat maksu. Uute sõidukite (mis kõik olid imporditud, kuna Taanis mootorsõidukeid ei toodetud) maksustatav väärtus oli enam kui 100% sõiduki hinnast. Imporditud kasutatud sõidukite maksustatav väärtus oli vähem kui kuus kuud vanade autode puhul 100% sõiduki hinnast uuena ja enam kui kuus kuud vanade sõidukite puhul 90%

sõiduki hinnast uuena. Taanis juba registreeritud kasutatud sõidukite müügilt ei tulnud registreerimismaksu enam tasuda.

5. Euroopa Kohus märkis, et kuigi Taanis mootorsõidukeid ei toodetud, oli seal olemas kasutatud sõidukite turg. Toodet käsitatakse kodumaise tootena niipea, kui see on imporditud ja turule viidud. Imporditud kasutatud sõidukid ja kohalikult turult ostetud sõidukid on käsitatavad samasuguste või konkureerivate toodetena. Seega oli EÜ artikkel 90 kohaldatav kasutatud sõidukite impordilt tasumisele kuuluva registreerimismaksu suhtes. Selleks tuli arvesse võtta mitte ainult kodumaistele ja imporditud toodetele kohaldatavat riigimaksu määra, vaid ka maksubaasi ja maksu kohaldamise üksikasjalikke eeskirju.

6. Seetõttu möönis Euroopa Kohus, et kuna uutelt sõidukitelt tasumisele kuuluv maksusumma on väga kõrge, siis kasutatud sõiduki väärtuses endiselt sisalduv registreerimismaksu jääkväärtus väheneb Taanis aeglasemalt kui mõnes muus liikmesriigis. Maks, mille aluseks võetakse vähemalt 90% sõiduki maksustatavast väärtusest uuena, kujutab endast üldjuhul siiski imporditud kasutatud sõidukite ilmselt ülemaksustamist võrreldes Taani turult ostetud varem registreeritud sõidukite registreerimismaksu jääkväärtusega. Järelikult on tegemist imporditud kasutatud sõidukite diskrimineeriva maksustamisega.

7. Kohtuasjas Nunes Tadeu(4) oli arutlusel olevaks maksuks nii uutele kui kasutatud Portugalis registreeritud kergetele sõiduautodele või seal monteeritud või toodetud kergetele sõiduautodele kohaldatav ühekordne maks. Maksu suurus oli erinev sõltuvalt sõiduki silindrimahust, mitte selle hinnast, kuid enam kui kaks aastat varem esimest korda registreeritud imporditud kasutatud sõidukite suhtes kehtis 10% maksuvähendus.

8. Euroopa Kohus märkis, et vaidlustatud maksu ei kohaldatud Portugalis kasutatud autodega tehtavate tehingute puhul, kuna see kuulus tasumisele ainult üks kord, nimelt sõiduki registreerimisel Portugalis, ning osa kõnealusest maksust sisaldus endiselt Portugalis juba registreeritud ja seelselt turult ostetud kasutatud sõidukite väärtuses.

9. Imporditud kasutatud sõiduki suhtes kohaldatav maks, sõltumata sõiduki vanusest või seisukorrast, ei tohtinud olla vähem kui 90% uue sõiduki suhtes kohaldatavast maksust, kusjuures Portugalis ostetud kasutatud sõiduki väärtuses sisalduva maksu järelejäänud osa võis olla sellest väiksem, kuna maksu jääkväärtus vähenes proportsionaalselt sõiduki amortisatsiooniga. Seega oli kõnealune maks kasutatud sõidukite suhtes ilmselgelt liiga kõrge võrreldes Portugalis varem registreeritud ja seejärel seelselt turult ostetud kasutatud sõidukite hinnas sisalduva maksu jääkväärtusega.

10. Kohtuasjas komisjon vs. Kreeka(5) oli arutlusel pisut keerukam maksusüsteem. Sõiduki esmakordse müügi korral Kreekas või selle Kreekasse importimisel kuulus tasumisele tarbimise erimaks ning täiendav maks kuulus tasumisele sõiduki registreerimisel Kreekas. Mõlemad maksud kuulusid tasumisele protsendina (mis varieerus vastavalt mootori võimsusele) sõiduki hinnast. Imporditud kasutatud sõidukite maksustatav väärtus määrati kindlaks, lahutades vastava uue sõiduki hinnast 5% sõiduki iga kasutusaasta kohta, kokku kuni 20%. Lisaks vähendati tarbimise erimaksu määrasid sõidukite suhtes, mille puhul kasutati teatud kriteeriumidele vastavaid saastet vähendavaid seadmeid. Samas nimetatud seadmeid kasutavate imporditud kasutatud autode suhtes vähendatud maksumäärad ei kehtinud.

11. Euroopa Kohus märkis tarbimise erimaksu ja täiendava maksu kohta, et imporditud kasutatud sõidukite suhtes tasumisele kuuluvat maksu vähendati iga kasutusaasta kohta ainult 5% uuele sõidukile kohaldatavast maksu kogusummast, kokku kuni 20%, sõltumata konkreetse sõiduki vanusest. Seevastu Kreekas ostetud kasutatud sõiduki väärtuses sisalduv jääkmaks vähenes proportsionaalselt sõiduki amortisatsiooniga. Üldiselt väheneb sõiduki väärtus oluliselt

rohkem kui 5% aastas, eriti esimeste aastate jooksul, ning väheneb jätkuvalt enam kui nelja aasta jooksul. Järelikult oli imporditud kasutatud sõidukitele kohaldatav maks üldjuhul suurem kui Kreekas varem registreeritud ja sealselt turult ostetud kasutatud sõidukite väärtuses endiselt sisalduv jääkmaks.

12. Kreeka valitsus oli väitnud, et maksumäära vähenduse maksimummäär 20% oli põhjendatud, kuna selle eesmärk oli ära hoida vanade, ohtlike ja saastavate sõidukite ringlus. Euroopa Kohus rõhutas siiski, et kõnealune eesmärk ei vabasta liikmesriiki kohustusest järgida EÜ artiklis 90 sätestatud diskrimineerimise keeldu. Maksusüsteemi saab kõnealuse artikliga kooskõlas olevaks pidada üksnes siis, kui on tuvastatud, et see on korraldatud viisil, mille puhul välistatakse igal juhul see, et imporditud tooteid maksustatakse kõrgemalt kui kodumaised tooteid ning et sellega ei kaasneks ühelgi juhul diskrimineerivat mõju.(6)

13. Saastet vähendavaid seadmeid kasutavate sõidukite maksumäärade vähendamise kohta leidis Euroopa Kohus, et EÜ artikliga 90 on vastuolus see, kui liikmesriik teeb maksusoodustusi vähem saastavate kodumaiste sõidukite suhtes, kuid ei võimalda nimetatud soodustusi teistest liikmesriikidest sisseveetud samadele kriteeriumidele vastavate sõidukitele. Seda vastuolu ei õigusta komisjoni nõusolek nimetatud meetme kasutamiseks ega tehnilised raskused imporditud kasutatud sõidukite kõnealustele kriteeriumidele vastavuse hindamisel.

14. Kohtuasi Gomes Valente(7) puudutas sama maksu nagu kohtuasi Nunes Tadeu, kuid kohtuvaidlus esimeses asjas tekkis pärast enam kui kaks aastat tagasi esimest korda registreeritud kasutatud sõidukitele üks kord kohaldatava maksumäära 10% vähenduse asendamist kindla määraga maksu vähendamise skaalaga ulatuses 18% pärast esimest kasutusaastat kuni 67% pärast kaheksat kasutusaastat.

15. Euroopa Kohus leidis, et kohtuotsustest komisjon vs. Taani ja Nunes Tadeu ei tulene, et sõiduki tegelikku kulumit saab arvesse võtta üksnes iga üksiku sõiduki hindamise või ekspertiisi põhjal. Samuti on võimalik selliste kriteeriumide põhjal nagu vanus, läbisõit, üldine seisukord, jõuallikas, sõiduki mark või mudel arvutatud kindla määraga skaalade abil kindlaks teha kasutatud sõidukite väärtus, mis üldreeglina on väga lähedane nende tegelikule väärtusele. Nende skaalade väljatöötamisel on võimalik viidata trükisele või hinnakirjale, milles on ära toodud kasutatud sõidukite jooksvad keskmised hinnad liikmesriigi turul. Kuid selleks, et kõnealune maksustamissüsteem oleks kooskõlas EÜ artikliga 90, tuleb see korraldada nii, et oleks välistatud selle diskrimineeriv toime.

16. Kõnealuses kohtuasjas arutlusel olev maksumäära vähendamise skaala ei põhinenud eespool viidatud kriteeriumidel. Selle skaala alusel ei olnud võimalik tagada, et teisest liikmesriigist imporditud sõiduki suhtes kehtestatud maksu summa ei ületa samaväärse Portugalis juba registreeritud sõiduki väärtuses sisalduvat jääkmaksu. Seega ei välistanud see võimalust, et imporditud toodete suhtes kohaldatakse kõrgemat maksu kui kodumaiste toodete suhtes.

17. Kohtuasi Tulliasiamies ja Siilin(8) puudutas Soome automaksu, mis kuulus tasumisele enne sõiduki registreerimist või kasutuselevõtmist. Tasumisele kuuluv summa oli võrdne sõiduki maksustatava väärtusega, millest oli maha arvatud kindla määraga summa, kuid ei tohtinud olla väiksem kui 50% nimetatud maksustatavast väärtusest. Imporditud kasutatud sõidukite puhul oli kohaldatavaks maksumääraks samaväärsele uuele sõidukile kohaldatava maksu määr, millest väheste eranditega oli maha arvatud 0,5% ühe sõiduki kasutamise kalendrikuu kohta pärast esimest kuut kuud, maksimaalselt kuni 150 kuu jooksul (seega 75% pärast 12 ja poolt aastat).

18. Euroopa Kohus märkis, et Soomes juba registreeritud kasutatud sõidukilt võidi automaksu maksta uuena vastavalt uue sõiduki ametliku maaletooja poolt näidatud ostuväärtusele, arvestamata kasumimarginaali. Seevastu eraisikute poolt sisseveetud kasutatud sõidukitelt

arvutati automaksu lähtuvalt tarbija poolt tasumisele kuuluvast sarnase uue sõiduki ostuhinnast, mis oli reeglina kõrgem kui maaletooja poolt tasutud ostuhind. Kõnealune süsteem ei välistanud võimalust, et imporditud kasutatud sõidukite suhtes kohaldatakse mõnedel juhtudel kõrgemat maksu kui liikmesriigis juba registreeritud sarnaste kasutatud sõidukite väärtuses sisalduv jääkmaks. Seega on nimetatud maksusüsteem vastuolus EÜ artikliga 90.

19. Euroopa Kohus leidis, et kulumimäära arvutamine suuruses 0,5% kuus ajavahemikus sõiduki eluea 7.–150. kuu ei võtnud arvesse konkreetse kasutatud sõiduki tegelikku kulumit ja oli seega vastuolus EÜ artikliga 90. Lisaks nõuab EÜ artikkel 90, et juhul, kui tegeliku kulumi mõistet käsitatakse üldiselt ja abstraktselt siseriiklikus õiguses kehtestatud kriteeriumide alusel, tuleb maksusüsteem korraldada nii, et oleks välistatud selle diskrimineeriv toime. Selle eelduseks on, et arvutusmeetodi aluseks olevad kriteeriumid avaldatakse ja et teisest liikmesriigist imporditud kasutatud sõiduki omanikul on võimalus vaidlustada tema sõiduki suhtes kohaldatud maksustamise ühtse määra meetodit, mis võib tähendada, et selle tagamiseks, et kohaldatav maks ei ületa liikmesriigis juba registreeritud sarnase kasutatud sõiduki väärtuses sisalduvat jääkmaksu, tuleb arvesse võtta selle sõiduki konkreetseid omadusi.

20. Kohtuasjas Weigel(9) oli arutlusel sõidukitele nende Austrias esmakordsel registreerimisel kohaldatav üldine kütusekulu maks. Maksubaasina arvestati kas tehtud sissemakset või sõiduki harilikku turuväärtust. Tasumisele kuuluva maksu määraks oli sisuliselt 2% maksubaasist, mis korrutati konkreetse kütusekulu suurusega(10) ja mis ei tohtinud ületada 16% maksubaasist. Samas kohaldati 20% lisamaksu, eelkõige juhul, kui maksu kohaldati üksnes sõiduki Austrias esmakordse registreerimise tõttu, kui puudus käibemaksukohustuse tekkimise aluseks olev tehing.

21. Euroopa Kohus analüüsis esiteks maksu baasmäära ja leidis, et see ei ole vastuolus EÜ artikliga 90 tingimusel, et hariliku turuväärtuse arvutamise meetod võimaldab täpselt näidata sõiduki tegelikku kulumit, nagu see oli arvatavasti kõnealusel juhul, ja annab soovitud tulemuse, et imporditud kasutatud sõiduki suhtes kehtestatud maks ei ületa mingil juhul Austrias juba registreeritud kasutatud sõiduki väärtuses sisalduvat jääkmaksu.

22. 20% lisamaksu kohta märkis Euroopa Kohus siiski, et suuremate maksude nõudmise kriteerium, millele samasugused omamaised tooted juba määratluse järgi vastata ei saa, ei ole kooskõlas EÜ artikliga 90, kuna vabastab kodumaised tooted juba ette suuremast maksustamisest.(11) See maks on kõnealuse artikliga vastuolus ka juhul, kui kõige enam maksustatud tooted on oma olemuselt importtooted.(12) 20% lisamaksu kohaldati maksu baasmäära suhtes üksnes erandjuhtudel vaid riigisiseste tehingute korral ja seega oli see vastuolus EÜ artikliga 90.

23. Eeltoodud kohtupraktikast võib järeldada, et selleks, et igalt sõidukilt ainult üks kord, selle sõiduki liikmesriigis esmakordsel registreerimisel tasumisele kuuluv riigimaks oleks kooskõlas EÜ artikli 90 esimese lõiguga, tuleb kõnealust maksu kasutatud sõidukite puhul arvutada nii, et see ei oleks diskrimineeriv teistest liikmesriikidest pärit kasutatud sõidukite suhtes. Kõnealune maks ei tohi imporditud kasutatud sõidukite puhul ületada nimetatud liikmesriigi territooriumil varem esimest korda registreeritud samaväärsete sõidukite hinnas sisalduvat jääkmaksu.

24. Euroopa Kohus on muu hulgas ka sedastanud, et maksu kooskõla hindamisel EÜ artikliga 90 tuleb arvesse võtta maksu kohaldamise üksikasjalikke eeskirju, et keskkonnaalaste eesmärkide saavutamine ei vabasta liikmesriiki kohustusest järgida diskrimineerimiskeeldu, et sõiduki väärtuse vähenemist ei tule igal üksikjuhul hinnata eraldi, vaid seda võib teha väärtuse vähenemise kohase hinnangulise suuruse arvutamist võimaldavatest kriteeriumidest lähtuvate hindamisskaalade ja arvutustabelite alusel, ning et sõiduki omanikul peab olema võimalik vaidlustada mainitud hindamisskaalade ja arvutustabelite kasutamist juhul, kui ei ole arvesse võetud konkreetse sõiduki tegelikke omadusi.

### **Asjassepuutuv siseriiklik õigus**

25. Üks eeltingimus sõiduauto või haagiselamu(13) Ungaris liikluses kasutuselevõtmiseks registreerimisel on registreerimismaksu (*regisztrációs adó*) tasumine.

26. Enne 1. veebruari 2004 maksustati kõnealuseid sõidukeid tarbimismaksuga (*fogyasztási adó*). See oli üks kord tasumisele kuuluv sõiduki deklareeritud väärtuselt proportsionaalselt, sõiduki teatavatest tarbimisomadustest lähtuvalt arvutatav summa.

27. Alates eespool mainitud kuupäevast asendati tarbimismaks 2003. aasta registreerimismaksu seaduse nr CX (edaspidi „registreerimismaksu seadus”) alusel registreerimismaksuga. Registreerimismaks kuulub tasumisele muutumatu summana vastavalt sõiduki kategooriale. Sõidukeid liigitatakse mootori tüübi(14) ja silindrimahu ning keskkonnaalaste omaduste põhjal.(15) Eraldi kategooriatesse kuuluvad „museaalse väärtusega” sõidukid ja „muud” sõidukid. Maksusumma ei sõltu sõiduki väärtusest. Registreerimismaks on ühtemoodi kohaldatav imporditud sõidukite (nii uute kui kasutatud) ja Ungaris toodetud sõidukite suhtes.

28. Kohtuistungil selgus, et alates 1. jaanuarist 2006, seega pärast põhikohtuasja asjaolude toimumise aega, kehtib registreerimismaksu summa vähendamise skaala(16), mille alusel määrati maksu vähendamise määr kindlaks sõltuvalt sõiduki esmakordse kasutuselevõtmise kuupäeva ja registreerimismaksu tasumisega seotud haldusmenetluse alustamise kuupäeva vahele jäävate kuude arvust. Maksusumma vähendamise määra ulatus varieerus 3%-st (kui on möödunud enam kui kaks kuud) kuni 66%-ni (kui on möödunud enam kui 25 aastat).

29. Sõidukite suhtes kohaldatakse ka muid makse (kaasa arvatud aastamaks), kuid need ei ole käesolevas kohtuasjas arutlusel.

### **Menetlus põhikohtuasjas ja eelotsuse küsimused**

30. 2. mail 2004 ostis A. Nádasdi Saksamaal kasutatud sõiduauto Volkswagen Passat hinnaga 6000 eurot ning 13. mail esitas taotluse sõiduki registreerimismaksu määramiseks. 14. mail määrati registreerimismaksu summa suuruseks 150 000 Ungari forintit (umbes 600 eurot), mille A. Nádasdi kohe tasus.

31. Samas jõustus 14. mail 2004 oluliselt kõrgem registreerimismaksu määr.(17) Seega tühistas maksuhaldur 11. novembril 2004 esialgu määratud maksusumma ja määras uue maksusumma suuruses 390 000 Ungari forintit (umbes 1550 eurot), kohustades A. Nádasdit tasuma täiendava summa suuruses 240 000 Ungari forintit (umbes 950 eurot).

32. A. Nádasdi taotleb eelotsusetaotluse esitanud kohtult maksusumma ümberarvutuse läbivaatamist. A. Nádasdi kaebus puudutab kõrgema registreerimismaksu määra jõustumise kuupäeva, arvestades tema poolt kõnealuse sõiduki omandamise ja selle eest registreerimismaksu tasumiseks taotluse esitamise hetke. Põhikohtuasjas ei viita A. Nádasdi

vastuolule ühenduse õigusega.

33. Siseriiklik kohus leiab siiski, et on kohustatud ühenduse õigust omal algatusel kohaldama ja kahtleb, kas Ungaris kehtestatud registreerimismaks on kooskõlas EÜ artikliga 90. Siseriiklik kohus leiab, et välismaal omandatud kasutatud sõidukid ja Ungaris enne 1. veebruari 2004 registreeritud kasutatud sõidukid on „samasugused” tooted ning võib väita, et imporditud kasutatud sõidukitelt tasumisele kuuluv registreerimismaks on suurem kui samasuguste kodumaiste kasutatud sõidukite väärtuses sisalduv jääkmaks. Vastata tuleb küsimusele, kas registreerimismaksul on soodustav mõju kodumaiste sõidukite müügile ning kas seetõttu võib see põhjustada teistes liikmesriikides omandatud kasutatud sõidukite turul diskrimineerimist. Lisaks väidab siseriiklik kohus, et on arutlusel olevas asjas (esimese ja) kõrgeima astme kohus ning on seetõttu kohustatud esitama oma kahtlused Euroopa Kohtule.

34. Siseriikliku kohtu poolt esitatud küsimused on järgmised:

„1. Kas EÜ artikli 90 esimene lõik lubab liikmesriikidel säilitada teistest liikmesriikidest pärit kasutatud sõiduautodele kehtestatud maksu, mis ei sõltu kuidagi sõiduautode väärtusest ja mille summa on kindlaks määratud üksnes sõiduauto tehniliste omaduste (mootoritüüp, silindrimaht) ja keskkonnavalitsemise põhjal?

2. Juhul kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas käesolevas menetluses kohaldatav 2003. aasta registreerimismaksu seadus nr CX on imporditud kasutatud sõiduautode osas kooskõlas EÜ artikli 90 esimese lõiguga, arvestades, et enne asjaomase seaduse jõustumist Ungaris kasutusele võetud sõiduautode pealt ei ole vaja maksta nimetatud maksu?”

35. Ungari ja Poola valitsus ning komisjon on esitanud kirjalikud märkused. A. Nádásdi, Ungari valitsus ja komisjon esitasid kohtukõned 1. juunil 2006 toimunud kohtuistungil.

## Hinnang

### *Vastuvõetavus*

36. Ungari valitsus väidab, et eelotsusetaotlus ei ole vastuvõetav, kuna selles puudub selgitus, miks eelotsusetaotluse esitanud kohus peab vajalikuks ühenduse õigusnormide tõlgendamist tema poolt käsitletava küsimuse lahendamisel, milleks on kõrgema maksumäära jõustumise hetk. Samuti ei ole Ungari valitsuse arvates ühenduse õigusnormide tõlgendamine kõnealuse küsimuse lahendamisel asjassepuutuv. Kõrgema maksumäära jõustumise hetk ja nimetatud maksumäära kohaldamine sõiduki teatud kuupäeval omandamise suhtes on puhtalt siseriikliku õiguse küsimus.

37. On tõsi, et Ungaris kehtestatud registreerimismaksu kõrgema määra jõustumise hetke kindlaksmääramine ja selle kohaldamine teatud kuupäeval sõiduki omandamise või registreerimise suhtes, mis näivad olevat ainsad A. Nádásdi ja maksuhalduri vahelised vaidlusküsimused, ei sõltu ühenduse õigusnormide tõlgendamisest.

38. Kuid juba 1978. aastal sedastas Euroopa Kohus otsuses kohtuasjas Simmenthal, (18) mis puudutas varasema kohtuotsuse alusel ühenduse õigusega vastuolus oleva siseriikliku maksu kohaldamist, et „siseriiklik kohus peab oma pädevuse piires kohaldama ühenduse õigust tervikuna ja kaitsma õigusi, mis see üksikisikutele annab, ning jätma vajadusel kohaldamata iga sellega vastuolus oleva siseriikliku õigusnormi”. Seda seisukohta on Euroopa Kohus aastate jooksul mitmes erinevas valdkonnas kinnitanud, viimati kohtuotsuses Mangold.(19)

39. Keelates diskrimineerivad maksud, annab EÜ artikli 90 esimene lõige isikutele õiguse mitte olla maksustatud kõnealuse maksuga ja siseriiklikud kohtud on kohustatud seda õigust

40. Järelikult on juhul, kui mõni Ungaris kehtestatud registreerimismaksu seaduse aspekt on kõnealuse esimese lõiguga keelatud, siseriikliku kohtu ülesanne oma pädevuse piires jätta see aspekt kohaldamata(21).

41. Minule teadaolevalt ei ole Euroopa Kohus kunagi kohustanud siseriiklikku kohut omal algatusel tõstatama küsimust siseriikliku õigusnormi vastavuse kohta ühenduse õigusega menetlustes, kus seda pole Euroopa Kohtult taotletud.(22) Selline kohustus paneks praktiliselt talumatu koormuse liikmesriikide kohtutele, kes peaksid peaaegu kõikides kohtuasjades iga õigusnormi, mille kohaldamist neilt taotletakse, eraldi vaatlema kogu ühenduse õigust silmas pidades.

42. Samas on selge, et ükski ühenduse õigusnorm ei takista siseriiklikku kohut kõnealust küsimust omal algatusel tõstatamast. Raskusi võiks tekkida ainult siis, kui siseriiklikud normid seda keelaksid ja sellisel juhul võib olla vajalik esitada eelotsuse küsimus Euroopa Kohtule nimetatud siseriiklike normide õiguspärasuse kohta.(23) Kuid käesolevas asjas ei viita miski selliste normide olemasolule, mis võiksid takistada eelotsusetaotluse esitanud kohut käsitlemast tema poolt tõstatatud küsimust, mille kohta ta Euroopa Kohtult suuniseid palub.

43. Järelikult ei ole minu arvates alust keelduda vastamast eelotsuse küsimustele, mis selgelt ei ole hüpoteetilised, vaid käesoleval juhul põhikohtuasjas asjassepuutuvad.

#### *Õige võrdlus*

44. Selleks et analüüsida vaidlusalust registreerimismaksu EÜ artikli 90 esimese lõigu taustal, tuleb välja selgitada, kas teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukitele kohaldatav registreerimismaks on suurem kui „samasugustele kodumaistele toodetele” kehtestatud riigimaks.

45. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et turul konkureerivateks toodeteks on a) teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukid, kuna *registreerimismaks* kehtestati 1. veebruaril 2004, mil seda maksu kohaldati täies ulatuses, ja b) enne nimetatud kuupäeva Ungaris liikluses kasutusele võetud kasutatud sõidukid, mille suhtes kohaldati registreerimismaksule eelnenud *tarbimismaksu* ja mille praegune väärtus sisaldab kõnealuse tarbimismaksu jääkväärtust.

46. Samas leiab komisjon, et selliselt määratletud kaks kõnealust kategooriat ei ole EÜ artikli 90 tähenduses võrreldavad. Ungari valitsus rõhutab, et nende kategooriate võrdlemine on maksubaasi erinevuse tõttu keeruline, kuid nõustub eelotsusetaotluse esitanud kohtuga, et mistahes võrdluse eesmärk on välja selgitada, kas arutlusel olev maksusüsteem on teatud aja vältel (milleks käesoleval juhul on Ungari valitsuse väitel nii registreerimismaksu kehtestamise eelne aeg, mille jooksul kohaldati tarbimismaksu, kui ka kasutatud sõiduki vanusest lähtuva maksu järkjärgulise vähenemise kehtestamisele järgnenud aeg) toonud kaasa teistest liikmesriikidest pärit sõidukite diskrimineeriva maksustamise.

47. Selles küsimuses nõustun ma komisjoniga.

48. Kui liikmesriik kehtestab maksu, mis kuulub tasumisele sõiduki esmakordse liikluses kasutuselevõtmise korral, on kõnealune maks kohaldatav ainult sõidukitele, nii uutele kui kasutatud sõidukitele, mis võetakse liikluses kasutusele pärast nimetatud maksu kehtestamise kuupäeva. Kasutatud sõidukite puhul saab see maks põhimõtteliselt olla kohaldatav ainult välisriigist imporditud sõidukitele. Seega maksustatakse neid sõidukeid kindlasti kõrgemalt kui asjaomases liikmesriigis enne kõnealuse maksu kehtestamist liikluses kasutusel olnud sõidukeid, mis eespool toodud määratluse järgi maksustamisele ei kuulu.(24) Kui neid kahte kategooriat

lugeda EÜ artikli 90 tähenduses võrreldavaks, ei oleks liikmesriikidel võimalik selliseid makse kehtestada. Samuti ei oleks neil võimalik maksumäära tõsta ega võtta muid samasuguse mõjuga meetmeid, näiteks maksu struktuuri muutmine.

49. EÜ artikli 90 eesmärk ei ole takistada liikmesriike uusi makse kehtestamast ega olemasolevate maksude määra ja struktuuri muutmast, vaid tagada, et makse kohaldatakse mitte-diskrimineerival viisil nii kodumaiste toodete kui teistest liikmesriikidest imporditud toodete suhtes. Antud juhul tuleb kindlaks teha, kas arutlusel oleva maksu mõju on liikmesriigis liikluses juba kasutusel olevate kasutatud sõidukitele ja teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukitele erinev. Selleks et kõnealust maksu õigesti hinnata, tuleb seda vaadelda eraldi põhikohtuasja asjaolude toimumise ajal kehtinud maksumäära(de) alusel, mitte võrrelda muude maksude või maksumääradega.

50. Järelikult tuleks käesolevas asjas võrrelda *registreerimismaksu* mõju teistest liikmesriikidest esimest korda imporditud kasutatud sõidukitele *registreerimismaksu jääkväärtuse* mõjuga samasugustele Ungaris juba registreeritud kaustatud sõidukitele, millelt on varem kõnealust maksu makstud. Võrdlus Ungaris juba registreeritud kasutatud sõidukitega, mille väärtuses sisaldub *tarbimismaksu jääkväärtus*, ei ole asjakohane. Lisaks tuleb siseriiklikul kohtul põhikohtuasjas hinnata registreerimismaksu sellisena, nagu see kehtis A. Nádasdi sõidukile kohaldamise hetkel. Hilisem registreerimismaksu summa vähendamise skaala kehtestamine ei ole seega samuti asjassepuutuv.

51. Selleks et võrrelda maksu kogusummat sama maksu jääkväärtusega pärast amortisatsiooniperioodi, tuleb tõesti eeldada, et kõnealune amortisatsiooniperiood on möödunud. Samuti on tõsi, et uue maksu või maksumäära kehtestamise kuupäeval ei saa amortisatsiooniperiood olla möödunud. Käesolevas asjas peab siseriiklik kohus hindama registreerimismaksu sellisena, nagu see kehtis uue maksumäära kehtestamise kuupäeval. Selleks tuleb siseriiklikul kohtul teha teoreetiline tulevikuprojektsioon ning selle alusel tuvastada, kas teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukite suhtes kohaldatakse diskrimineerivat maksustamist. Maksu hindamine selle teatava hetke seisus oleks moonutatud, kui arvesse võetaks sellele järgnenud muudatusi maksusüsteemis.(25)

#### *Eelotsuse küsimused*

52. Esimese küsimusega soovib siseriiklik kohus sisuliselt teada, kas EÜ artikli 90 esimene lõik keelab liikmesriikidel kehtestada teistest liikmesriikidest pärit kasutatud sõiduautodele maksu, mille suurus arvutatakse üksnes sõiduauto tehniliste omaduste ja keskkonnaalase liigitamise põhjal ja mis ei sõltu sõiduki väärtusest.

53. Kõnealune õigusnorm ei puuduta aga maksu kui sellise hindamise alust. Seda saab kohaldada ainult juhul, kui siseriiklik maks võib kaasa tuua teistest liikmesriikidest pärit toodete kõrgema maksustamise võrreldes kodumaiste toodetega. Nagu Euroopa Kohus on rõhutanud kohtuotsuses Outokumpo,(26) „ei piira ühenduse õigus iga liikmesriigi vabadust luua maksusüsteem, milles eristatakse teatavaid tooteid, isegi EÜ artikli [ 90] esimese lõigu tähenduses samasuguseid tooteid, lähtudes objektiivsetest kriteeriumidest, näiteks kasutatud toorainetest või tootmisprotsessidest. Siiski on selline eristamine ühenduse õigusega kooskõlas vaid siis, kui selle eesmärgid ise on kooskõlas asutamislepingu ja teiseste õigusaktide nõuetega ning kui üksikasjalike eeskirjadega hoitakse ära igasugune teistest liikmesriikidest pärit imporditavate toodete otsene ja kaudne diskrimineerimine ning nendega konkureerivate kodumaiste toodete kaitse.”

54. Siseriikliku kohtu teine küsimus seisneb sisuliselt selles, kas Ungaris 2004. aastal kehtestatud registreerimismaks on kooskõlas EÜ artikli 90 esimese lõiguga selles osas, milles

seda kohaldatakse imporditud kasutatud sõidukitele, kuid mitte enne asjaomase seaduse jõustumist Ungaris liikluses kasutusele võetud sõidukitele.

55. Nagu ma eelpool selgitasin, ei ole nimetatud võrdlus kõnealuse sätte tähenduses asjassepuutuv. Selle asemel tuleb võrrelda registreerimismaksu mõju teistest liikmesriikidest esimest korda imporditud kasutatud sõidukitele registreerimismaksu jääkväärtuse mõjuga samasugustele Ungaris juba registreeritud kasutatud sõidukitele, millelt on varem kõnealust maksu makstud.

56. Seetõttu teen ettepaneku eelotsuse küsimused ümber struktureerida ja ümber sõnastada, et anda siseriiklikule kohtule ühenduse õiguse tõlgendus, mis talle käesolevas asjas abiks on.

57. Esiteks, kas Ungaris kehtestatud registreerimismaks on põhimõtteliselt kooskõlas EÜ artikliga 90, kui seda kohaldatakse teisest liikmesriigist imporditud kasutatud sõiduki registreerimisel Ungaris, kuid mida varem oleks kohaldatud Ungaris juba registreeritud sõiduki suhtes?

58. Teiseks, kas vastust esimesele küsimusele mõjutab asjaolu, et registreerimismaksu summa arvutatakse üksnes sõiduauto tehniliste omaduste ja keskkonnavalase liigituse põhjal ja see ei sõltu sõiduki väärtusest?

#### *Kooskõla põhimõte*

59. Mulle tundub, et Euroopa Kohtu poolt senises asjaomast valdkonda käsitlevas praktikas võetud seisukohast(27) tuleb järeldada, et kui teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukitele kohaldatava registreerimismaksu summa kindlaksmääramisel ei arvestata kulumit, on selle maksu arvestamise meetod kõnealuste sõidukite suhtes diskrimineeriv võrreldes samasuguste Ungaris juba registreeritud kasutatud sõidukitega, millelt on varem nimetatud maksu makstud.

60. Selleks et kõnealust arvestust teha, tuleb võrrelda sõidukeid, mis on sarnased kõikide tunnuste poolest peale sõiduki Ungaris liikluses kasutuselevõtmise kuupäev. Registreerimismaks kuulub tasumisele teatud kindlate kriteeriumide alusel, milleks eelkõige on mootoritüüp, silindrimaht ja keskkonnavalane liigitus. Näiteks A. Nádasdi sõidukile kohaldatud maksumäär kehtis kas 1601–1800 cm<sup>3</sup> mahuga bensiinimootoriga sõiduki või 1701–2000 cm<sup>3</sup> mahuga diiselmootoriga sõiduki suhtes, mille keskkonnavalane liigitus oli 5 või enam. Lisaks peavad võrreldavatel sõidukitel olema sarnased amortisatsiooni tunnused, mis on sõiduki mudelist, vanusest, läbisõidust, jne. tulenevalt erinevad.

61. Kõnealuseid tunnuseid silmas pidades on uus sõiduk, millelt Ungaris 2004. aasta mais tasuti registreerimismaksu, kaotanud osa, näiteks 30%, oma väärtusest detsembris 2005(28), mil seda oleks võimalik olnud müüa hinnaga, mis on 70% sõiduki esialgsest väärtusest, kaasa arvatud 70% kõnealuse sõiduki kategooria suhtes vastavalt sõiduki mootoritüübile, silindrimahule ja keskkonnavalasele liigitusele kohaldatavast registreerimismaksu jääkväärtusest. Sõidukilt, millel on sama mudel, vanus, läbisõit ning muud tunnused ja mis on ostetud kasutatuna teisest liikmesriigist ning registreeritud Ungaris detsembris 2005, kuulub antud kategooria sõidukitele kohaldatav registreerimismaks tasumisele 100%. Seega maksustatakse imporditud kasutatud sõidukeid registreerimismaksuga kõrgemalt kui samasuguseid Ungaris juba registreeritud kasutatud sõidukeid, millelt on varem kõnealust maksu makstud.

62. See aga on Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt selgelt vastuolus EÜ artikli 90 esimese lõiguga.

63. Ungari ja Poola valitsus rõhutavad, et Ungaris kehtestatud registreerimismaks on sisuliselt keskkonnamaks, kuna selle summa sõltub täielikult sõiduki mootoritüübist, silindrimahust ja keskkonnaalasest liigitusest. „Keskkonna kaitse ja kvaliteedi parandamise kõrge tase” on nende sõnul EÜ artiklis 2 sätestatud üks peamistest Euroopa Ühenduse eesmärkidest.
64. Poola viitab ka ühenduse algatustele mootorsõidukite kasutamisel keskkonnakaitse edendamisel, nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta(29) ja komisjoni ettepanek nõukogu direktiiviks sõiduautodega seotud maksude kohta(30) ning Euroopa Kohtu seisukoht kohtuasjas Outokumpu,(31) et EÜ artikkel 90 ei välista riigimaksu määra erinevusi (elektriturul), mis tulenevad tootmisprotsessidest ja kasutatud toormaterjalidest, tingimusel, et kõnealused erinevused on tingitud keskkonnakaitsealastest kaalutlustest.
65. Mõlemad valitsused väidavad seega nii seda, et arutlusel olev registreerimismaks on kooskõlas ühenduse õigusega, kui ka seda, et Euroopa Kohtu poolt tehtav ebasoodus otsus takistaks liikmesriike asutamislepingus sätestatud ja ühenduse institutsioonide poolt püstitatud eesmärke saavutamast.
66. Ma ei saa selle väitega nõustuda. EÜ artikli 90 eesmärk on keelustada kõik riigimaksud, mis on teistest liikmesriikidest pärinevatele toodetele suuremad kui samasugustele kodumaistele toodetele kehtestatud maksud. Maksu ei saa kõnealuse keelu kohaldamisalast välja arvata üksnes põhjendusel, et lisaks selle esmasele eesmärgile, milleks on tulu saamine, on selle eesmärk veel soodustada keskkonnasõbralike toodete tarbimist ja keskkonnasõbralike harjumuste kujundamist. Vastupidi, kõnealune eesmärk tuleb selle püstitamisel saavutada viisil, millega ei koormata kodumaiseid tooteid madalamalt kui teistest liikmesriikidest imporditud tooteid.
67. Euroopa Kohtu praktikast tuleneb tõepoolest, et selline maks, nagu oli kõne all kohtuasjades Nunes Tadeu ja Gomes Valente(32), mis on käesolevas asjas vaidluse all oleva registreerimismaksuga selgelt sarnane maks, on vastuolus EÜ artikliga 90 ja et keskkonnaalased küsimused, mis olid arutlusel kohtuasjas komisjon vs. Kreeka(33), tuleb lahendada nii, et oleks välistatud diskrimineerimine teistest liikmesriikidest pärit toodete suhtes.
68. Tõepoolest on liikmesriikidel põhimõtteliselt õigus maksustada mootorsõidukeid vastavalt keskkonnaalastele kriteeriumidele, mida nad peavad kõige kohasemaks ja kui tegemist on keskkonnaalaste eesmärkidega võib kõnealuse maksu suurus mitte sõltuda sõiduki väärtusest. Miks aga sellisel juhul, kui maksu eesmärk ja baas lähtuvad keskkonnaalastest kaalutlustest ega sõltu sõiduki väärtusest, peaks ühenduse õigusnormid nõudma kasutatud sõidukite maksustamisel kulumi arvessevõtmist? Võiks ju arvata, et liikmesriikide õigusega on vastuolus nõue siduda maksusumma suurus tingimata sõiduki hinnaga.
69. Samas ei ole eeltoodud väide lähemal vaatlusel siiski veenev. Arutlusel olev maks kuulub tasumisele üks kord, nimelt sõiduki esmasel registreerimisel asjaomases liikmesriigis liikluses kasutuselevõtmiseks, ning seega enamikel juhtudel kõnealuse liikmesriigi elaniku poolt sõiduki omandamise ajal või vahetult pärast sõiduki omandamist. Nimetatud maksust saab osa sõiduki rahalisest väärtusest ning seda tuleb silmas pidada kõnealuse maksu mõju hindamisel teistest liikmesriikidest pärit konkureerivatele toodetele. Muid keskkonnakaitsealaseid makse võib hinnata teisiti. Näiteks perioodilised maksud on pigem osa sõiduki hoolduskuludest kui rahalisest väärtusest, seega ei tule selle väärtuse kulumit arvesse võtta.
70. Euroopa Kohtu ülesanne ei ole otsustada, kuidas Ungari peaks korraldama sõidukite

maksustamise süsteemi, et saavutada keskkonnakaitsealased eesmärgid ning samas tagada võrdne kohtlemine Ungaris juba registreeritud kasutatud sõidukite ja pärast teisest liikmesriigist importimist Ungaris liikluses esimest korda kasutusele võetavate sõidukite maksustamisel.

71. Keskkonnaalaseid kaalutlusi ja võrdse kohtlemise põhimõtet on siiski võimalik ka ühendada. Näiteks kui Ungari säilitab ühekordse maksu, mis kuulub tasumisele sõiduki esmakordsel liikluses kasutuselevõtmisel, võib ta kasutada mõnd mehhanismi, nagu näiteks kohtuasjas Gomes Valente<sup>(34)</sup> viidatud kindla määraga skaalad koos võimalusega vajadusel maksu määramise meetodit vaidlustada ning nõuda konkreetse sõiduki omaduste arvessevõtmist, nagu on viidatud kohtuasjas Tulliasiamies.<sup>(35)</sup> Teise võimalusena peab kõikidel liikmesriikidel olema õigus kehtestada maksusüsteem, mis põhineb üksnes aastasel liiklusmaksul nagu komisjoni ettepanekus nõukogu direktiiviks sõiduautodega seotud maksude kohta kirjeldatud aastane liiklusmaks<sup>(36)</sup> (sõltumata sellest, kas kõnealune ettepanek võetakse vastu või ei).

#### *Kohtuotsuse ajalise kehtivuse piiramine*

72. Lõpuks taotleb Poola oma kirjalikes märkustes, et juhul kui Euroopa Kohus teeb otsuse, mille kohaselt vaidlusalune registreerimismaks on vastuolus EÜ artikli 90 esimese lõiguga, peaks Euroopa Kohus piirama selle otsuse ajalist kehtivust. Ungari esitas kohtuistungil sama taotluse.

73. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt selgitab ja täpsustab tõlgendus, mille Euroopa Kohus ühenduse õigusnormile annab, selle sätte tähendust ning ulatust, nagu seda peab või oleks pidanud mõistma ja kohaldama alates selle jõustumise hetkest. Sellest järeldub, et kohus võib ja peab kohaldama õigusnormi selles tõlgenduses isegi õigussuhetele, mis on tekkinud enne eelotsusetaotlust, kui peale selle on täidetud nimetatud normi kohaldamise pädevusega kohtutele hagi esitamise tingimused.<sup>(37)</sup>

74. Euroopa Kohus on viimati sedastanud oma otsuste ajalise piiramise korda alljärgnevalt:

„Vastavalt ühenduse õiguskorra lahutamatuks osaks olevale õiguskindluse põhimõttele võib kohus erandlikult otsustada piirata huvitatud isikute võimalust tugineda sättele, mida kohus on tõlgendanud selliselt, et heas usus rajatud õigussuhted on muutunud kaheldavaks [...].

Peale selle tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et eelotsusena tehtud otsusest liikmesriigile tulenevad majanduslikud tagajärjed ei õigusta iseenesest selle otsuse mõju ajalist piiramist [...].

Kohus on seda lahendust kasutanud vaid väga täpselt määratletud asjaoludel, kui ühelt poolt oli olemas raskete majanduslike vastukajade tekkimise oht, mis tulenes eelkõige arvatavalt seaduslikult kehtivate õigusnormide baasil heas usus loodud õigussuhete suurest arvust, ja kui teiselt poolt ilmnas, et üksikisikuid ja siseriiklikke ametiasutusi oli ühenduse õigusnormidele mittevastava käitumiseni viinud objektiivne ja märkimisväärne ebakindlus ühenduse õigusnormide reguleerimisala suhtes, mis võis olla tingitud ka teiste liikmesriikide või Euroopa Ühenduste Komisjoni sarnasest käitumisest [...]”<sup>(38)</sup>

75. Selleks et käesolevas asjas taotlus rahuldataks, peab esiteks olema täidetud „hea usu” kriteerium.

76. Kohtuistungil väitis Ungari, et ajavahemikus 1. maist 2004 kuni 31. detsembrini 2005 oli registreerimismaksu heas usus tasutud enam kui 80 000-lt teistest liikmesriikidest imporditud sõidukilt. Samas ei esitanud Ungari väiteid objektiivse ja märkimisväärse ebakindluse esinemise kohta(39) EÜ artikli 90 reguleerimisala suhtes ega mõne teise liikmesriigi või komisjoni käitumise kohta, mille põhjal oleks tal olnud põhjust eeldada sellise ebakindluse olemasolu. Seetõttu ei ole ma veendunud, et esimene kriteerium on täidetud.

77. Mis puudutab teist kriteeriumit – asjaomasele liikmesriigile raskete majanduslike tagasilöökide tekkimise oht – siis Ungari valitsus esitas kohtuistungil arvandmed selle kohta, et teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukitelt tasutud registreerimismaksu kogusumma on 29 miljardit Ungari forintit (116 miljonit eurot), mis Ungari valitsuse väitel moodustab 0,6% aastasest riigitulust. Ta möönab samas, et tagastada tuleks mitte kogu kõnealune summa, vaid üksnes see osa, mis kulumi arvessevõtmisest alates varasema ülemaksustamise tulemusena oli tekkinud. Kuid Ungari valitsus tõi esile veel halduskulud, mis kaasneksid sellise hulga üksikjuhtumite lahendamisega, eelkõige kõikide maksu tagastamiseks õigustatud isikute tuvastamisega.

78. Maksu tagastamise vajadus oleks minu poolt pakutud otsusest tulenev majanduslik tagajärg. Sellisena ei õigustaks see üldjuhul kõnealuse otsuse ajalist piiramist. Ma ei arva ka, et maksu tagastamise vajadus on kohtuotsuse ajalist piiramist õigustav raske majanduslik tagasilöök. Asjaomane summa on tegelikkuses tõenäoliselt oluliselt väiksem kui eespool mainitud 0,6% riigitulust. Tagasimaksmisele saab kuuluda ainult ülemaksustamise osa ja vastupidi Ungari valitsuse kartustele ei kohusta ühenduse õigus liikmesriike tuvastama kõiki isikuid, kes on ülemäärast maksu tasunud, vaid kohustab ülemäära tasutud maksu tagastama neile, kes seda taotlevad.

79. Samuti ei saa eeldada, et igal üksikjuhtumil tasumisele kuuluva summa väljaselgitamisega kaasnev halduskoormus oleks ülemäärane. Põhimõtteliselt on piisav, kui kehtestatakse asjassepuutuvatest kriteeriumidest lähtuvad kindla määraga skaalad ja võimalus maksu määramise meetodit vaidlustada ning nõuda konkreetse sõiduki omaduste arvessevõtmist.(40)

80. Seega ei leia ma, et oleks tuvastatud Ungarile raskete majanduslike tagasilöökide tekkimise oht ja niisiis ei näe ma alust käesolevas asjas tehtava otsuse mõju ajaliseks piiramiseks.

81. Lõpetuseks märgiksin, et üllatuslikult tõstatas käesolevas menetluses kõnealuse küsimuse Poola, mitte Ungari valitsus. Kuna kohtuotsuse ajaline piiramine peab põhinema olukorra – hea usu ja tõsiste majanduslike raskuste tekkimise ohu olemasolu – hindamisel asjaomasel liikmesriigis, siis leian, et põhimõtteliselt ei ole soovitatav sellist ajalist piirangut võimaldada üksnes teise liikmesriigi taotlusel.

## **Ettepanek**

82. Kõiki eeltoodud kaalutlusi silmas pidades teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Hajdú-Bihar Megyei Bírósági poolt esitatud eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Selleks, et kindlaks määrata, kas sõidukitelt nende esmakordsel liikmesriigis liikluses kasutuselevõtmisel tasumisele kuuluv maks kasutatud sõidukitele kohaldatavas osas on kooskõlas EÜ artikli 90 esimese lõiguga, tuleb võrrelda kõnealuse maksu mõju esimest korda teisest liikmesriigist imporditud kasutatud sõidukite hinnale jääkmaksu summa mõjuga sarnaste kasutatud sõidukite hinnale, mis on esimeses liikmesriigis juba liikluses kasutusele võetud ja millelt on kõnealust maksu varem makstud. Võrdlus kasutatud sõidukitega, mis on kõnealuses liikmesriigis liikluses kasutusele võetud enne vaidlusaluse maksu kehtestamist, ei ole asjassepuutuv.

2. Kasutatud sõidukitelt nende esmasel liikmesriigis liikluses kasutuselevõtmisel tasumisele kuuluv maks, mille suurus arvutatakse ilma sõiduki tegelikku kulumit arvesse võtmata, nii et kõnealune maks selle kohaldamisel teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukite suhtes ületab varem kõnealuses liikmesriigis registreeritud sarnaste sõidukite väärtuses sisalduva jääkmaksu summat, on selle kõrgema maksumäära osas vastuolus EÜ artikliga 90.

3. Eeltoodud vastuolu ei mõjuta asjaolu, et arutlusel oleva maksu eesmärk on keskkonnakaitse või et kõnealune maks kuulub tasumisele ainult keskkonnakaitsealaste objektiivsete kriteeriumide alusel.

1 – Algkeel: inglise.

2 – EÜ artiklis 90 sätestatud keelud olid varem sätestatud EÜ asutamislepingu artiklis 95, millele viidati varasemas kohtupraktikas. Järjepidevuse huvides kasutan ma edaspidi siiski kehtivat nummerdust.

3 – 11. detsembri 1990. aasta otsus kohtuasjas C-247/88: komisjon vs. Taani (EKL 1990, lk I-4509; vt eelkõige punktid 17–21).

4 – 9. märtsi 1995. aasta otsus kohtuasjas C-345/93: Nunes Tadeu (EKL 1995, lk I-479; vt eelkõige punktid 4, 10 ja 13–15).

5 – 23. oktoobri 1997. aasta otsus kohtuasjas C-375/95: komisjon vs. Kreeka (EKL 1997, lk I-5981; vt eelkõige punktid 3–5, 21–23, 28, 29, 40 ja 43–47).

6 – Vt ka 17. juuli 1997. aasta otsus kohtuasjas C-90/94: Haahr Petroleum (EKL 1997, lk I-4085, punkt 34).

7 – 22. veebruari 2001. aasta otsus kohtuasjas C-393/98: Gomes Valente (EKL 2001, lk I-1327; vt eelkõige punktid 7, 24–26, 28–30 ja 37).

8 – 19. septembri 2002. aasta otsus kohtuasjas C-101/00: Tulliasiamies ja Siilin (EKL 2002, lk I-7487, vt eelkõige punktid 5, 6, 57, 60, 61, 78–80 ja 85–89).

9 – 29. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-387/01: Weigel (EKL 2004, lk I-4981; vt eelkõige punktid 23, 40, 65–81, 86 ja 87).

10 – Täpsemalt „kütusekulu liitrites”, eeldatavasti 100 km kohta, „vähendatuna 3 liitri võrra (2 liitri võrra diiselmootoriga sõidukite puhul), mille kogumahtu mõõdetakse MVEG (Motor Vehicles Emissions Group) tsükli alusel vastavalt direktiivile 80/1268, mida on muudetud direktiiviga 93/116.” Seega maksu ei kohaldata, kui kütusekulu ei ületanud vastavalt 2 või 3 liitrit.

11 – Vt ka 15. märtsi 1983. aasta otsus kohtuasjas 319/81: komisjon vs. Itaalia (EKL 1983, lk 601, punkt 17).

12 – Vt ka 4. märtsi 1986. aasta otsus kohtuasjas 106/84: komisjon vs. Taani (EKL 1986, lk 833, punkt 21).

13 – Teiste sõidukitüüpide suhtes võivad kehtida muud sätted, mis ei ole käesolevas asjas arutlusel. Edaspidi kasutan mõistet „sõiduk” siiski mõistena „sõiduauto või haagiselamu”, mis kuulub registreerimismaksuga maksustamisele.

14 – St bensiinimootor või diiselmootor.

15 – Kõnealune skaala on jaotatud suurusteks 1–10, mis põhineb ilmselt heitgaaside ja tekitatava müra kogusel. Parematele keskkonnaalastele tunnustele omistatakse kõrgem kategooria. Registreerimismaksu arvutamisel võetakse arvesse ainult see, kas sõiduk liigitub kategooriasse allpool märget 5 (mille alusel määratakse kõrgem maks) või kategooriasse 5 ja kõrgem (mille alusel määratakse madalam maks).

16 – 2005. aasta seadus nr CXIX, artikkel 53, 13. lisa, II osa.

17 – 2004. aasta seadus nr XII.

18 – 9. märtsi 1978. aasta otsus kohtuasjas 106/77 (EKL 1978, lk 629, punkt 21).

19 – 19. mai 2005. aasta otsus kohtuasjas C-144/04 (EKL 2005, lk I-9981, punkt 77). Kõnealune kohtuasi puudutas diskrimineerimist vanuse alusel, kuid kohtuotsust Simmenthal on samuti kinnitatud seoses maksude kohaldamisega viisil, mis on vastuolus ühenduse õigusega, vt nt 22. oktoobri 1998. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-10/97–C-22/97: IN. CO. GE. '90 jt (EKL 1998, lk I-6307, punktid 20 ja 21).

20 – Esmakordselt tunnustatud 40 aastat tagasi 16. juuni 1966. aasta otsus kohtuasjas 57/65: Lütticke (EKL 1966, lk 205, punktid 210–212).

21 – Nagu Euroopa Kohus sedastas 16. juuli 1992. aasta otsuses kohtuasjas C-343/90: Lourenço Dias (EKL 1992, lk I-4673, punkt 49 ja resolutiivosa esimene lõik), et asjaolu, et teatud siseriikliku üldise maksusüsteemi elemendid või selle kohaldamise teatud eeskirjad on diskrimineerivad ja seega EÜ artikli 90 alusel keelatud, ei tähenda, et tervet maksusüsteemi tuleb pidada EÜ artikliga 90 vastuolus olevaks. (Kõnealune kohtuasi puudutas ka kohtuasjades Nunes Tadeu ja Gomes Valente käsitletud Portugalis kehtestatud maksu, kuid see ei ole teistest liikmesriikidest imporditud kasutatud sõidukite ja Portugalis juba registreeritud kasutatud sõidukite maksustamise võrdlemisel asjakohane).

22 – Võrdle 14. detsembri 1995. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-430/93 ja C-431/93: van Schijndel ja van Veen (EKL 1995, lk I-4705, punkt 27).

23 – Vt 14. detsembri 1995. aasta otsus kohtuasjas C-312/93: Peterbroeck (EKL 1995, lk I-4599, punkt 21), millest näib tulenevat, et ühenduse õigus välistab teatud juhtudel kõnealuste normide kohaldamise.

24 – Nagu Ungari valitsus märgib, tooks uue maksu kehtestamine sõidukitele, mis on juba liikluses kasutusel ja millelt on eelnevalt muu maks tasutud, kaasa tagasiulatuva topeltmaksustamise.

25 – Tegelikkuses konkureerisid vahetult pärast tarbimismaksu asendamist registreerimismaksuga Ungarisse imporditud kasutatud sõidukid Ungaris juba registreeritud kasutatud sõidukitega, mille väärtuses sisaldus tarbimismaksu jääkväärtus. Sarnane olukord tekib siis, kui maksumäära muudetakse. Sellisel juhul võib esineda üleminekuajast tulenev *de facto* erinevus Ungaris varem

registreeritud kasutatud sõidukitelt tasumisele kuuluva maksumäära ja esmakordselt Ungaris registreeritud kasutatud sõidukitele kohaldatava maksumäära vahel. Siiski on sellised erinevused vältimatud, kui liikmesriigid teostavad oma maksupädevust, et kohandada oma maksusüsteemid kõnealustes valdkondades. Nimetatud maksupädevust silmas pidades tuleb ühenduse õiguse alusel analüüsida, kas iga järgnev maks (maksumäär) on iseenesest diskrimineeriv, mitte kas sellest võivad pärast maksusüsteemi muutmist tuleneda üleminekuajast tingitud erinevused maksustamisel.

26 – 2. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas C-213/96 (EKL 1998, lk I-1777, punkt 30).

27 – Kokkuvõtvalt esitatud eespool punktis 4 jj.

28 – Toon näiteks ajavahemiku registreerimismaksu kehtestamise ja maksu vähendamise skaala kehtestamise vahel.

29 – 18. september 2000 (EÜT L 269, lk 34, ELT eriväljaanne 15/05, lk 224).

30 – KOM(2005) 261 (lõplik), 5. juuli 2005.

31 – Eespool 26 joonealuses märkuses viidatud, punkt 31.

32 – Vt punkt 7 jj ning punkt 14 jj.

33 – Eespool 5. joonealuses märkuses viidatud; vt eelkõige eespool punkt 12 jj.

34 – Vt eespool punkt 15.

35 – Vt eespool punkt 19.

36 – Eespool 30. joonealuses märkuses viidatud.

37 – Vt näiteks 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-402/03: Skov (EKL 2006, lk I-199, punkt 50).

38 – 27. aprilli 2006. aasta otsus kohtuasjas C-423/04: Richards (EKL 2006, lk I-3585, punktid 40–42).

39 – Vt minu 22. juuni 2006. aasta ettepanek kohtuasjas C-228/05: Stradasfalti, milles otsus tehti 14. septembril 2006 (EKL 2006, lk I-8391, ettepaneku punktid 87–89), kus ma avaldan kahtlust, kas kõnealuse kriteeriumi sõnastus on kõige kohasem.

40 – Vt eespool 71. punktis viidatud kohtuotsused Gomes Valente ja Tulliasiamies.