

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

ELEANOR SHARPSTON

13 päivänä heinäkuuta 2006 1(1)

Asia C-290/05

Ákos Nádasdi

vastaan

Vám- és Pénzügy?rség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

1. Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Hajdú-Biharin alueellinen tuomioistuin), Unkari, tiedustelelee nyt käsiteltävässä ennakkoratkaisupyyntössään, onko kansallinen moottoriajoneuvoista kannettava rekisteröintimaksu yhteensopiva EY 90 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa. Kyseinen maksu peritään jokaisesta autosta, kun se otetaan ensi kertaa liikenteeseen kyseisessä jäsenvaltiossa, ja sen suuruus määräytyy auton teknisten ominaisuuksien ja ympäristöluokituksen perusteella arvosta riippumatta. Esitetty kysymys koskee erityisesti kyseisen veron kantamista käytetyistä autoista, joita tuodaan toisista jäsenvaltioista.

Asiaa koskevat yhteisön oikeussäännöt

2. EY 90 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Jäsenvaltiot eivät määrää muiden jäsenvaltioiden tuotteille minkäänlaisia korkeampia välittömiä tai välillisiä sisäisiä maksuja, kuin ne välittömästi tai välillisesti määräävät samanlaisille kotimaisille tuotteille.

Jäsenvaltiot eivät liioin määrää muiden jäsenvaltioiden tuotteille sellaisia sisäisiä maksuja, joilla välillisesti suojellaan muuta tuotantoa.”

3. Yhteisöjen tuomioistuin on tutkinut kyseistä artiklaa ja erityisesti sen ensimmäistä kohtaa useissa yhteyksissä erityisesti toisista jäsenvaltioista tuoduista käytetyistä moottoriajoneuvoista kannettavien kansallisten verojen kannalta.(2) Kyseinen oikeuskäytäntö on varsin vakiintunutta ja hyvin tunnettua, mutta saattaa olla hyödyllistä kerrata sen olennaiset osatekijät. Oikeuskäytäntöä tarkasteltaessa täytyy pitää mielessä, että minkä tahansa tuotteen myyntihinta sisältää uutena x prosenttia veroa, mutta myös käytetyn tuotteen hinnassa on arvonalennuksen jälkeen jäljellä x prosenttia veroa.

4. Asia komissio vastaan Tanska(3) koski maksua, joka perittiin moottoriajoneuvojen ensirekisteröinnistä Tanskassa. Uusien autojen (jotka kaikki olivat maahan tuotuja, koska Tanskassa ei valmistettu autoja) osalta verokanta oli yli 100 prosenttia hinnasta. Käytettyinä

maahan tuotujen autojen osalta se oli 100 prosenttia alle kuuden kuukauden ikäisten autojen verotusarvosta uutena ja 90 prosenttia yli kuuden kuukauden ikäisten ajoneuvojen hinnasta uutena. Sellaisia käytettyjä autoja myytäessä, jotka oli jo rekisteröity Tanskassa, ei rekisteröintimaksua tarvinnut maksaa uudelleen.

5. Yhteisöjen tuomioistuin huomautti, että vaikka Tanskassa ei ollut omaa autonvalmistusta, siellä oli kuitenkin käytettyjen autojen markkinat. Tuotteesta tulee kotimainen tuote heti, kun se on tuotu maahan ja saatettu markkinoille. Käytettyinä maahan tuodut autot ja kotimaasta käytettyinä ostetut autot ovat samankaltaisia tai kilpailevia tuotteita. Tästä syystä EY 90 artiklaa sovellettiin käytettyjen autojen maahantuonnin yhteydessä perittyyn rekisteröintimaksuun. Tässä yhteydessä piti ottaa huomioon paitsi kotimaisten ja maahan tuotujen tuotteiden sisäinen verokanta, myös veron peruste ja maksun perimistä koskeneet yksityiskohtaiset säännöt.

6. Yhteisöjen tuomioistuin totesi tämän jälkeen, että koska uusista autoista kannetun veron määrä oli hyvin suuri, käytetyn auton arvossa edelleen olevan veron osuus poistettiin hitaammin Tanskassa kuin joissain muissa jäsenvaltioissa. Kuitenkin verotusarvosta kannettava vero, joka oli suuruudeltaan vähintään 90 prosenttia auton arvosta uutena, merkitsi silti käytettyinä maahan tuotujen autojen selvästi liian raskasta verottamista suhteessa jo aikaisemmin rekisteröityjen ja Tanskan markkinoilta käytettyinä ostettujen autojen arvossa jäljellä olevaan osuuteen rekisteröintimaksua. Näin ollen verotus oli maahan tuotuja käytettyjä autoja syrjivä.

7. Asiassa Nunes Tadeu(4) riidanalainen vero oli yksivaiheinen vero, joka kannettiin Portugalissa rekisteröidyistä kevyistä henkilöajoneuvoista, olivatpa ne uusia tai käytettyjä taikka Portugalissa koottuja tai valmistettuja. Veron määrä vaihteli ajoneuvon sylinteritilavuuden mukaan eikä sen hinnan mukaan, mutta 10 prosentin alennus myönnettiin käytettyinä maahan tuoduille ajoneuvoille, jotka oli ensirekisteröity yli kaksi vuotta aikaisemmin.

8. Yhteisöjen tuomioistuin huomautti, että riidanalaista veroa ei sovellettu käytettyjä autoja koskeneisiin Portugalin sisäisiin liiketoimiin, koska se kannettiin ainoastaan yhden kerran, eli kun auto rekisteröitiin siellä ensimmäistä kertaa, ja koska osa verosta sisältyi edelleen jo rekisteröityjen käytettyjen autojen arvoon, kun ne ostettiin Portugalin markkinoilta.

9. Sitä vastoin käytettynä maahan tuodun auton vero ei sen iästä ja kunnosta riippumatta voinut olla vähempää kuin 90 prosenttia uusista autoista kannetun veron määrästä, kun Portugalista ostetun käytetyn auton arvoon sisältynyt verosta jäljellä oleva osuus saattoi olla tätä pienempi, koska verosta jäljellä oleva osuus pieneni samassa suhteessa kuin auton arvo aleni. Tällainen vero oli siten käytettyinä maahan tuotujen autojen osalta ilmeisen liiallinen verrattuna siihen verosta jäljellä olevaan osuuteen, joka oli jäljellä Portugalin markkinoilta ostettujen, aikaisemmin rekisteröityjen käytettyjen autojen arvossa. Tästä syystä sillä syrjittiin käytettyinä maahan tuotuja autoja.

10. Asiassa komissio vastaan Kreikka oli kyseessä hieman monimutkaisempi verotusjärjestelmä.(5) Auton ensimmäisen luovutuksen tai maahantuonnin yhteydessä kannettiin erityinen kulutusvero, ja sen lisäksi maksettiin vielä lisävero, kun auto rekisteröitiin ensi kertaa Kreikassa. Molemmat laskettiin tiettyinä (sylinteritilavuuden mukaan vaihtelevana) prosenttiosuutena hinnasta. Käytettyinä maahan tuotujen autojen osalta verotusarvo määräytyi siten, että vastaavan uuden auton hinnasta vähennettiin 5 prosenttia kutakin käyttövuotta kohti, kuitenkin enintään 20 prosenttia. Lisäksi erityistä kulutusveroa alennettiin sellaisten autojen osalta, joissa käytettiin tietyt edellytykset täyttäneitä saastumista ehkäisevää teknologiaa. Tällaista teknologiaa käyttäviin käytettyinä maahan tuotuihin autoihin ei kuitenkaan sovellettu alennettuja veroprosentteja.

11. Yhteisöjen tuomioistuin totesi erityisen kulutusveron ja lisäveron osalta, että käytettyinä

maahan tuoduista autoista kannetusta verosta vähennettiin auton kutakin käyttövuotta kohti vain 5 prosenttia uudesta autosta kannetusta kokonaisverosta ja yhteensä enintään 20 prosenttia, riippumatta siitä, miten vanha kyseinen ajoneuvo oli. Sitä vastoin Kreikasta käytettynä ostetun auton arvoon edelleen sisältynyt veron osa pieneni ajoneuvon arvon alenemisen mukaisessa suhteessa. Autojen arvo alenee vuodessa yleensä huomattavasti enemmän kuin 5 prosenttia etenkin ensimmäisinä vuosina, ja arvon aleneminen jatkuu ajoneuvon neljännen käyttövuoden jälkeenkin. Näin ollen käytettyinä maahan tuotuihin autoihin kohdistunut vero yleensä ylitti sen veron osuuden, joka oli jäljellä sellaisten käytettyjen autojen arvossa, jotka oli aikaisemmin rekisteröity ja ostettu Kreikan alueella.

12. Kreikan hallitus oli väittänyt, että vähennyksille asetettu 20 prosentin enimmäismäärä oli perusteltu sen vuoksi, että haluttiin ehkäistä vanhojen, vaarallisten ja saastuttavien ajoneuvojen käyttämistä liikenteessä. Yhteisöjen tuomioistuin kuitenkin huomautti, että se, että jäsenvaltio tavoittelee tällaista päämäärää, ei vapauta sitä velvoitteesta noudattaa EY 90 artiklassa olevaa syrjintäkieltoa. Verojärjestelmää voidaan pitää tämän artiklan kanssa yhteensopivana ainoastaan, jos se on rakenteeltaan sellainen, ettei sen perusteella missään tapauksessa ole mahdollista kantaa maahan tuoduista tuotteista korkeampia veroja kuin kotimaisista tuotteista ja ettei järjestelmä siis missään tapauksessa ole vaikutuksiltaan syrjivä.(6)

13. Yhteisöjen tuomioistuin totesi saastumista ehkäisevällä teknologialla varustettujen autojen alennetuista verokannoista, että jäsenvaltio rikkoi EY 90 artiklaa myöntäessään vähiten saastuttaville autoille veroetuja, jos se samalla kieltäytyi myöntämästä näitä etuja muista jäsenvaltioista peräisin oleville autoille, jotka vastasivat samoja vaatimuksia. Tähän ei voinut vaikuttaa komission julistus, jossa tällaiset toimenpiteet oli hyväksytty, eivätkä tekniset vaikeudet, jotka liittyivät sen arvioimiseen, täyttivätkö käytettyinä maahan tuodut autot kyseiset vaatimukset.

14. Asia Gomes Valente(7) koski samaa veroa kuin asia Nunes Tadeu, mutta se tuli esiin sellaisen muutoksen yhteydessä, jolla 10 prosentin alennus, jota ainoana alennuksena sovellettiin käytettyinä maahan tuotuihin autoihin, jotka oli ensirekisteröity yli kaksi vuotta aiemmin, korvattiin kiinteällä alennusasteikolla, joka alkoi 1 vuoden käytön jälkeen myönnetystä 18 prosentista ja päättyi 8 vuoden käytön jälkeen myönnettyyn 67 prosenttiin.

15. Yhteisöjen tuomioistuin totesi, että asioissa komissio vastaan Tanska ja Nunes Tadeu annetut tuomiot eivät merkinneet sitä, että ajoneuvon arvon todellinen aleneminen voitaisiin ottaa huomioon vain kutakin ajoneuvoa koskevan arvioinnin tai asiantuntijalausunnon kautta. Saattaisi olla myös mahdollista vahvistaa käytetyille ajoneuvoille arvo sellaisten kiinteiden asteikkojen mukaisesti, jotka perustuvat ajoneuvon ikään, ajokilometrimäärään, yleiseen kuntoon, käyttövoimaan, merkkiin tai malliin, ja näin määritetty käytetyn auton arvo olisi pääsääntöisesti hyvin lähellä ajoneuvon todellista arvoa. Näiden asteikkojen laadinnassa voitaisiin tukeutua oppaaseen tai luetteloon, josta ilmenevät keskimääräiset käyvät hinnat kansallisilla markkinoilla. Jotta tällainen järjestelmä olisi sopusoinnussa EY 90 artiklan kanssa, se pitäisi kuitenkin rakentaa siten, ettei sillä olisi mitään syrjiviä vaikutuksia.

16. Riidanalainen kiinteä alennusasteikko ei perustunut tällaisiin perusteisiin. Sillä ei kyetty takaamaan sitä, että toisesta jäsenvaltiosta maahan tuodun ajoneuvon veron määrä ei milloinkaan ylittäisi vastaavaa Portugalissa jo rekisteröityä ajoneuvoa rasittavaa, verosta jäljellä olevaa osuutta. Oli siis tietyissä tapauksissa mahdollista, että maahan tuotuja tuotteita verotettaisiin raskaammin kuin kotimaisia tuotteita.

17. Asia Tulliasiamies vastaan Siilin(8) koski Suomen autoveroa, joka piti maksaa ennen auton rekisteröintiä tai käyttöönottoa. Autoveron määrä oli auton verotusarvon määrä vähennettynä tietyllä summalla, mutta kuitenkin aina vähintään 50 prosenttia verotusarvosta. Käytettynä maahan tuodusta ajoneuvosta kannettu vero oli sama kuin vastaavan uuden ajoneuvon vero alennettuna –

muutamia vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta – 0,5 prosentilla jokaista kalenterikuukautta kohden, laskettuna ajankohdasta, jona ajoneuvo oli ollut 6 kuukautta käytössä, kuitenkin enintään 150 kuukaudelta (eli 75 prosentilla 12 ja puolen vuoden jälkeen).

18. Yhteisöjen tuomioistuin huomautti, että Suomessa jo rekisteröidyn käytetyn ajoneuvon osalta autovero voi olla maksettu jo silloin, kun ajoneuvo oli uusi, virallisen maahantuoja maksaman ajoneuvon ostohinnan perusteella eli ottamatta huomioon myyntikatetta. Sitä vastoin yksityishenkilöiden maahan tuomista käytetyistä ajoneuvoista maksettavaksi tuleva autovero laskettiin sen ostohinnan pohjalta, jonka kuluttaja maksaisi samanlaisesta uudesta ajoneuvosta ja joka oli yleensä korkeampi kuin virallisen maahantuojan maksama hinta. Tässä verojärjestelmässä ei siis suljettu täysin pois sitä mahdollisuutta, että maahan tuoduista käytetyistä ajoneuvoista kannettaisiin joissain tilanteissa vero, jonka määrä olisi suurempi kuin kyseisessä jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen samanlaisten ajoneuvojen arvoon sisältynyt verosta jäljellä oleva määrä. Tästä syystä se oli tältä osin EY 90 artiklan vastainen.

19. Yhteisöjen tuomioistuin totesi, että kun arvoa alennettiin seitsemännestä käyttökuukaudesta 150. käyttökuukauteen asti 0,5 prosentin määrällä jokaista kuukautta kohden, siinä ei otettu huomioon kunkin käytetyn ajoneuvon todellista arvon alenemista, mistä syystä se oli niin ikään EY 90 artiklan vastainen. Lisäksi EY 90 artiklassa edellytetään, että jos ajoneuvojen todellinen arvon aleneminen määritellään yleisesti ja abstraktisti tiettyjen kansallisessa oikeudessa määritettyjen kriteerien perusteella, on huolehdittava siitä, että järjestelmä ei ole millään tavalla vaikutuksiltaan syrjivä. Tämä edellyttää sitä, että laskentamenetelmässä käytetyt kriteerit julkistetaan ja että toisesta jäsenvaltiosta maahan tuodun käytetyn ajoneuvon omistaja voi riitauttaa arvioperusteisen laskentamenetelmän soveltamisen ajoneuvoonsa, mikä saattaa tarkoittaa sitä, että sen erityisominaisuudet on tutkittava, jotta voidaan varmistaa, ettei siitä kannettava vero ole suurempi kuin kyseisessä jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen, samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvossa verosta jäljellä oleva osuus.

20. Asia Weigel(9) koski polttoaineen normikulutusveroa, joka kannettiin ajoneuvoista, kun ne rekisteröitiin ensi kertaa Itävallassa. Veron perusteena oli joko maksettu hinta tai joissain tapauksissa ajoneuvon kohtuullinen markkina-arvo. Veron määrä oli yleensä 2 prosenttia veron perusteesta, joka kerrottiin yksilöidyllä polttoaineenkulutusluvulla,(10) mutta enintään 16 prosenttia. Veroa korotettiin kuitenkin 20 prosentilla, jos vero kannettiin sen vuoksi, että ajoneuvo rekisteröitiin ensi kertaa Itävallassa, eikä verotettava tapahtuma kuulunut arvonlisäveron soveltamisalaan.

21. Yhteisöjen tuomioistuin tutki ensin perusveron ja katsoi, että EY 90 artiklaa ei ollut rikottu, kunhan – kuten näytti – kohtuullista markkina-arvoa määritettäessä sovellettu menetelmä vastasi tarkoin autojen todellista arvonalennusta ja johti siihen toivottuun lopputulokseen, että käytettyinä maahan tuotujen autojen veron määrä ei missään tapauksessa ollut suurempi kuin samanlaisen Itävallassa jo rekisteröidyn käytetyn ajoneuvon arvossa verosta jäljellä oleva osuus.

22. Yhteisöjen tuomioistuin totesi kuitenkin 20 prosentin korotuksen osalta, että korotettuun veroon sovellettavaa arviointiperustetta, jota samanlaiset kotimaiset tuotteet eivät määritelmänsä mukaan missään tapauksessa voisi täyttää, ei voida pitää EY 90 artiklan kanssa yhteensopivana, koska se tekee jo ennakolta mahdottomaksi raskaimman verojärjestelmän soveltamisen kotimaisiin tuotteisiin.(11) Se on yhteensopimaton myös silloin, jos korkeimpia veroja sovelletaan maahan tuotuihin tuotteisiin niiden luonteen takia.(12) Kyseistä 20 prosentin korotusta sovellettiin ainoastaan poikkeuksellisesti puhtaasti kotimaisista liiketoimista kannettavaan perusveroon, joten se oli EY 90 artiklan kanssa yhteensopimaton.

23. Kyseisestä oikeuskäytännöstä voidaan päätellä, että jotta kansallinen vero, joka kannetaan vain kerran kustakin autosta, kun ne rekisteröidään ensi kertaa jäsenvaltiossa, voisi olla EY 90

artiklan ensimmäisen kohdan kanssa yhteensopiva siltä osin kuin se vaikuttaa käytettyihin autoihin, se on laskettava siten, että vältetään toisista jäsenvaltioista peräisin olevien käytettyjen autojen syrjintä. Tällainen vero ei siten saa rasittaa käytettyinä maahan tuotuja autoja enemmän kuin se verosta jäljellä oleva osuus, joka on jäljellä sellaisen samanlaisen auton hinnassa, joka on ensirekisteröity samassa jäsenvaltiossa jo aikaisemmin.

24. Yhteisöjen tuomioistuin on lisäksi täsmentänyt, että kun arvioidaan veron yhteensopivuutta EY 90 artiklan kanssa, on otettava huomioon veron kantamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt; se, että ympäristönsuojeluun liittyvän päämäärän tavoittelemisen ei vapauta jäsenvaltiota tarpeesta välttää syrjintää; että arvon alentumista ei tarvitse arvioida erikseen kussakin tapauksessa, vaan se voi perustua asteikkoihin tai taulukkoihin, joissa käytetään asianmukaisia perusteita, jotta saadaan hyvä arvio arvon alentumisesta; ja että auton omistajalla täytyy olla mahdollisuus riitauttaa tällaisten asteikkojen tai taulukkojen soveltaminen sellaisissa tapauksissa, että niissä ei oteta huomioon yksittäisen ajoneuvon todellisia ominaisuuksia.

Asiaa koskeva kansallinen lainsäädäntö

25. Yhtenä edellytyksenä sille, että henkilöautot tai asuntoautot(13) voidaan rekisteröidä käytettäviksi tieliikenteessä Unkarissa, on se, että rekisteröintimaksu (regisztrációs adó) on maksettu.

26. Ennen 1.2.2004 tällaisista autoista kannettiin kulutusveroa (fogyasztási adó). Se oli kertaluonteinen maksu, joka laskettiin tietynä osuutena ilmoitetusta arvosta, ja tämä osuus määritettiin auton tiettyjen käyttöominaisuuksien perusteella.

27. Kulutusvero korvattiin 1.2.2004 lähtien rekisteröintimaksulla vuoden 2003 lain nro CX (laki rekisteröintimaksusta) nojalla. Rekisteröintimaksu kannetaan kiinteämääräisenä kunkin ajoneuvoluokan osalta. Autot luokitellaan lähinnä moottorityypin(14) ja tehon sekä ympäristöluokituksen perusteella.(15) Lisäksi on omia ryhmiä museoautoille ja muille ajoneuvoille. Veron määrä ei liity auton arvoon. Sitä sovelletaan erotuksetta maahan tuotuihin autoihin (uusiin ja käytettyihin) ja Unkarissa valmistettuihin autoihin.

28. Suullisessa käsittelyssä ilmeni, että 1.1.2006 – eli nyt käsiteltävän asian kannalta merkityksellisen ajankohdan jälkeen – on otettu käyttöön alennusasteikko, jota sovelletaan maksettavan veron määrään(16) ja jonka soveltaminen riippuu siitä, kuinka monta kuukautta on kulunut siitä, kun ajoneuvo otettiin ensi kertaa liikenteeseen, siihen, kun hallinnollinen menettely veron maksamista varten aloitettiin. Alennus vaihtelee 3 prosentista (kun aikaa on kulunut vähemmän kuin kaksi kuukautta) 66 prosenttiin (kun aikaa on kulunut enemmän kuin 25 vuotta).

29. Moottoriajoneuvoista kannetaan muitakin veroja (mukaan lukien vuotuinen vero), mutta ne eivät ole riidanalaisia nyt käsiteltävässä asiassa.

Pääasian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisupyyntö

30. Nádasdi osti 2.5.2004 Saksasta käytetyn Volkswagen Passat -henkilöauton 6 000 eurolla ja teki 13.5.2004 rekisteröintimaksuhakemuksen tämän ajoneuvon osalta. Maksuksi määrättiin 14.5.2004 yhteensä 150 000 Unkarin forinttia (HUF) (noin 600 euroa), jonka hän maksoi välittömästi.

31. Samana päivänä eli 14.5.2004 tuli kuitenkin voimaan myös merkittävä rekisteröintimaksun korotus.(17) Sen johdosta veroviranomaiset kumosivat 11.11.2004 alkuperäisen verotuspäätöksen ja korvasivat sen päätöksellä, jossa määrättiin maksuksi 390 000 HUF (noin 1 550 euroa) ja vaadittiin Nádasdia maksamaan vielä 240 000 HUF (noin 950 euroa).

32. Nádasdi riitautti tämän uuden verotuspäätöksen ennakkoratkaisupyynnön esittäneessä tuomioistuimessa. Hänen valituksensa koskee rekisteröintimaksun korotuksen voimaantulopäivää suhteessa kyseisen auton ostopäivään ja rekisteröintihakemukseen. Hän ei ole vedonnut kansallisessa oikeudenkäynnissä sen yhteensopimattomuuteen yhteisön oikeuden kanssa.

33. Kansallinen tuomioistuin katsoo kuitenkin, että se on velvollinen soveltamaan yhteisön oikeutta omasta aloitteestaan, ja epäilee Unkarin rekisteröintimaksun yhteensopivuutta EY 90 artiklan kanssa. Sen mielestä ulkomailta käytettyinä ostetut autot ja Unkarissa aiemmin ennen 1.2.2004 rekisteröidyt käytetyt autot ovat "samanlaisia" tuotteita ja käytettyinä maahan tuotujen autojen rekisteröintimaksun voidaan katsoa olevan suurempi kuin osuus, joka on jäljellä samanlaisten kotimaisten käytettyjen autojen arvossa. Näin sen mukaan on pohdittava, tekeekö rekisteröintimaksu kotimaisista käytetyistä autoista houkuttelevampia ostaa ja syrjitäänkö sillä siten toisista jäsenvaltioista hankittuja autoja käytettyjen autojen markkinoilla. Kansallinen tuomioistuin toteaa lisäksi, että se on asian käsittelyssä (ensimmäinen ja) ylin tuomioistuin, joten se on velvollinen esittämään kysymyksensä yhteisöjen tuomioistuimelle.

34. Sen kysymykset ovat seuraavat:

"1) Sallitaanko EY 90 artiklan ensimmäisessä kohdassa se, että jäsenvaltiot pitävät voimassa toisista jäsenvaltioista käytettyinä maahantuoduista autoista kannettavan veron, jossa ei oteta lainkaan huomioon auton arvoa ja jonka suuruus määräytyy yksinomaan auton teknisten ominaisuuksien (moottorityyppi, sylinteritilavuus) ja ympäristöluokituksen perusteella?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko rekisteröintimaksusta annettu vuoden 2003 laki nro CX, jota sovelletaan käsiteltävänä olevaan asiaan, yhteensopiva EY 90 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa käytettyinä maahantuotujen autojen osalta, kun otetaan huomioon, että rekisteröintimaksua ei tarvitse maksaa sellaisista autoista, jotka oli jo otettu käyttöön Unkarissa ennen kyseisen lain voimaantuloa?"

35. Kirjallisia huomautuksiaan ovat esittäneet Unkarin ja Puolan hallitukset sekä komissio. Nádasdi, Unkarin hallitus ja komissio esittivät suulliset huomautuksensa 1.6.2006 pidetyssä istunnossa.

Oikeudellinen arviointi

Tutkittavaksi ottaminen

36. Unkarin hallitus väittää, että ennakkoratkaisupyyntö on jätettävä tutkimatta, koska siinä ei selitetä, miksi yhteisön oikeuden tulkinta on tarpeen, jotta kansallinen tuomioistuin kykenisi ratkaisemaan käsiteltävänä olevan ongelman eli rekisteröintimaksun korotuksen voimaantulohetken. Unkarin hallituksen mielestä tämän ratkaiseminen ei edellytä tulkintaa. Korotuksen voimaantulohetki ja sen soveltaminen autonostoon tietyssä päivänä ratkaistaan yksinomaan kansallisen lainsäädännön perusteella.

37. On totta, että Unkarin rekisteröintimaksun korotuksen voimaantulohetken määrittäminen ja sen soveltaminen auton ostoon tai rekisteröintiin tietyssä päivänä, jotka näyttävät olevan ainoita riidanalaisia seikkoja Nádasdin ja veroviranomaisten välillä, eivät riipu millään tavoin yhteisön

oikeuden tulkinnasta.

38. Kuitenkin yhteisöjen tuomioistuin totesi niinkin varhain kuin asiassa *Simmenthal* antamassaan tuomiossa,(18) joka koski yhteisön oikeuden vastaiseksi jo todetun kansallisen veron kantamista, että ”jokainen kansallinen tuomioistuin, jonka käsiteltäväksi asia on saatettu sen toimivallan rajoissa, on velvollinen soveltamaan yhteisön oikeutta kokonaisuudessaan ja suojaamaan yhteisön oikeudessa yksityisille annettuja oikeuksia ja jättämään soveltamatta kaikkia sellaisia kansallisia oikeussääntöjä, jotka mahdollisesti ovat ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa”. Tämä toteamus on vahvistettu useaan kertaan vuosien aikana monilla eri aloilla, viimeksi asiassa *Mangold* annetussa tuomiossa.(19)

39. Kun EY 90 artiklan ensimmäisessä kohdassa kielletään syrjivä verotus, siinä perustetaan yksityiselle oikeus siihen, että hän ei joudu tällaisen verotuksen kohteeksi, ja kansallisten tuomioistuinten on suojeltava tätä oikeutta.(20)

40. Mikäli siis mikä tahansa rekisteröintimaksua koskevan Unkarin lainsäädännön kohta on kielletty kyseisen määräyksen nojalla, kansallisen tuomioistuimen velvollisuutena on olla soveltamatta lain kyseistä kohtaa(21) kaikissa sen tuomiovaltaan kuuluvissa tapauksissa.

41. Tietääkseni yhteisöjen tuomioistuin ei ole milloinkaan mennyt niin pitkälle, että se olisi edellyttänyt kansallisen tuomioistuimen esittävän viran puolesta kysymyksen kansallisen säännöksen yhteensopivuudesta yhteisön oikeuden kanssa oikeudenkäynnissä, jossa tällaista ongelmaa ei ole tuotu esiin.(22) Jos se edellyttäisi tätä, asetettaisiin käytännössä kestämaton taakka kansallisille tuomioistuimille, joiden pitäisi lähes kaikissa tapauksissa tutkia koko yhteisön lainsäädännön kannalta jokainen niiden sovellettavaksi tuleva säännös.

42. Mikään yhteisön oikeudessa ei kuitenkaan selvästikään estä kansallista tuomioistuinta esittämästä tällaista kysymystä omasta aloitteestaan. Ainoastaan siinä tapauksessa, että kansallisissa oikeussäännöissä kiellettäisiin tällainen menettely, aiheutuisi vaikeuksia ja saattaisi olla välttämätöntä esittää yhteisöjen tuomioistuimelle kysymys tällaisten kansallisten oikeussääntöjen laillisuudesta.(23) Nyt käsiteltävässä asiassa ei ole kuitenkaan esitetty mitään tällaisista säännöistä, jotka saattaisivat estää ennakkoratkaisupyynnön esittänyttä tuomioistuinta tutkimasta kysymystä, jonka se on esittänyt ja johon se pyytää ohjeita yhteisöjen tuomioistuimelta.

43. Näin ollen ei ole mielestäni mitään perusteita evätä vastausta ennakkoratkaisukysymyksiin, jotka eivät myöskään selvästikään ole teoreettisia vaan merkityksellisiä kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan asian ratkaisun kannalta.

Oikea vertailukohta

44. Jotta kyettäisiin arvioimaan riidanalaista rekisteröintimaksua EY 90 artiklan ensimmäisen kohdan valossa, on tarpeen ratkaista, ylittääkö maksun määrä ”samanlaisista kotimaisista tuotteista” kannettavan kansallisen veron, kun sitä kannetaan toisista jäsenvaltioista tuoduista käytetyistä autoista.

45. Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin katsoo, että markkinoilla on kilpailua a) sellaisten käytettyjen autojen välillä, jotka on tuotu toisista jäsenvaltioista sen jälkeen, kun *rekisteröintimaksu* otettiin käyttöön 1.2.2004; näistä kyseinen vero kannetaan kokonaan, ja b) sellaisten käytettyjen autojen välillä, jotka on otettu liikenteeseen Unkarissa ennen tätä ajankohtaa, jolloin kannettiin aikaisempi *kulutusvero*, ja joiden nykyisessä arvossa on jäljellä osuus kyseisestä kulutusverosta.

46. Komissio esittää kuitenkin, että näin määritellyt kaksi ryhmää eivät ole asianmukaisesti

vertailukelpoisia EY 90 artiklan soveltamisen kannalta. Unkarin hallitus korostaa vertailun tekemisen vaikeutta sillä perusteella, että näiden kahden veron perusteet eivät ole samat, mutta on samaa mieltä kansallisen tuomioistuimen kanssa siitä, että vertailun yhteydessä on joka tapauksessa selvitettävä, syrjiikö verotusjärjestelmä jonkin tietyn ajanjakson kuluessa (joka sen mielestä tässä tapauksessa sisältää sekä ajanjakson, jonka aikana kannettiin kulutusvero ennen rekisteröintimaksun käyttöönottoa, että ajanjakson siitä lähtien, kun otettiin käyttöön progressiivinen, käytettyjen autojen ikään perustuva veron alennus).

47. Olen tältä osin yhtä mieltä komission kanssa.

48. Mikäli jäsenvaltio ottaa käyttöön veron, joka kannetaan silloin, kun ajoneuvo otetaan ensi kertaa liikenteeseen, kyseinen vero vaikuttaa ainoastaan uusiin tai käytettyihin autoihin, jotka otetaan ensi kertaa liikenteeseen veron käyttöönottopäivän jälkeen. Käytettyjen autojen osalta sitä voidaan lähtökohtaisesti soveltaa ainoastaan ulkomailta tuotuihin autoihin. Niiden vero on väistämättä korkeampi kuin käytettyjen autojen, jotka olivat jo liikenteessä jäsenvaltiossa ennen kuin vero otettiin käyttöön, sillä niihin ei lähtökohtaisesti kohdistu mitään verorasitetta.(24) Mikäli näitä kahta ryhmää pidettäisiin EY 90 artiklan soveltamisen kannalta vertailukelpoisina, jäsenvaltiolla ei olisi koskaan mahdollisuutta ottaa käyttöön tällaista veroa. Samoin olisi mahdotonta korottaa verokantaa tai toteuttaa mitään muutakaan toimenpidettä, jolla olisi sama vaikutus, esimerkiksi muuttaa veron rakennetta.

49. EY 90 artikla on kuitenkin suunniteltu siten, että sillä ei estetä jäsenvaltiota ottamasta käyttöön uusia veroja tai muuttamasta verokantaa taikka olemassa olevien verojen rakennetta vaan varmistetaan se, että niitä sovelletaan syrjimättömällä tavalla sekä kotimaisiin tuotteisiin että toisista jäsenvaltioista tuotuihin tuotteisiin. Ratkaistavana on se, vaikuttaako riidanalainen vero eri tavalla jäsenvaltiossa jo liikenteessä oleviin käytettyihin autoihin ja toisista jäsenvaltioista maahan tuotuihin käytettyihin autoihin. Jotta veroa arvioitaisiin oikein, sitä on arvioitava itsenäisesti asianomaisena ajankohtana sovelletun verokannan tai sovellettujen verokantojen perusteella, eikä sitä pidä verrata muihin veroihin tai muihin verokantoihin.

50. Näin ollen nyt käsiteltävässä asiassa pitäisi verrata *rekisteröintimaksun* vaikutusta käytettyihin autoihin, jotka on vastikään tuotu toisesta jäsenvaltiossa, siihen vaikutukseen, joka on *rekisteröintimaksusta jäljellä olevalla osuudella* samanlaisiin käytettyihin autoihin, jotka on jo rekisteröity Unkarissa ja joista on jo kannettu sama vero aikaisemmassa vaiheessa. Vertailulla käytettyihin autoihin, jotka on jo rekisteröity Unkarissa ja joiden arvo sisältää *kulutusverosta jäljellä olevan osuuden*, ei ole merkitystä. Lisäksi kansallisen tuomioistuimen on arvioitava pääasian oikeudenkäynnissä rekisteröintimaksua sellaisena kuin se oli silloin, kun maksu perittiin Nádasdin autosta. Tästä syystä myöskään myöhemmällä alennusasteikon käyttöönotolla ei voi olla merkitystä.

51. On totta, että jotta voitaisiin verrata veron täyttä määrää samasta verosta jäljellä olevaan osuuteen jonkin poistojakson jälkeen, on välttämätöntä olettaa, että poistojakso on päättynyt. Samoin pitää paikkansa, että sinä päivänä, jona uusi vero tai uusi verokanta otetaan todellisuudessa käyttöön, tällainen jakso ei ole todellisuudessa voinut päättyä. Kansallisen tuomioistuimen on nyt käsiteltävässä asiassa arvioitava Unkarin rekisteröintimaksua sellaisena kuin se oli voimassa sinä päivänä, jona uusi verokanta otettiin käyttöön. Jotta se kykenisi menettelemään näin, sen on näin ollen laadittava teoreettinen ennuste tulevasta ja ratkaistava, onko toisista jäsenvaltioista käytettyinä maahan tuotujen autojen verotus sen perusteella syrjivää. Veron arviointi, sellaisena kuin se on voimassa tietyinä hetkenä, vääristyisi, jos verotusjärjestelmään myöhemmin tehdyt muutokset otettaisiin huomioon.(25)

52. Kansallinen tuomioistuin tiedustele aluksi lähinnä, onko EY 90 artiklan ensimmäinen kohta esteenä sille, että käytettyinä toisista jäsenvaltioista tuoduista moottoriajoneuvoista kannetaan vero, jonka suuruus määritetään yksinomaan auton teknisten ominaisuuksien ja ympäristöluokituksen perusteella sen arvosta riippumatta.

53. Kyseinen määräys ei kuitenkaan koske veron perustetta sellaisenaan. Sitä sovelletaan ainoastaan siltä osin kuin kansallinen vero saattaa johtaa siihen, että toisista jäsenvaltioista peräisin olevia tuotteita verotetaan ankarammin kuin samanlaisia kotimaisia tuotteita. Kuten yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa Outokumpu antamassaan tuomiossa,(26) ”yhteisön oikeudessa ei – – rajoiteta jäsenvaltioiden vapautta säätää joidenkin tuotteiden osalta porrastettua verojärjestelmää objektiivisten perusteiden mukaisesti, joita ovat esimerkiksi käytettyjen raaka-aineiden laatu tai käytetyt valmistusmenetelmät, vaikka nämä tuotteet olisivat [EY 90] artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettulla tavalla samanlaisia. Tällainen porrastaminen on kuitenkin yhteisön oikeuden mukaista ainoastaan, jos sillä tavoitellaan päämääriä, jotka myös ovat perustamissopimuksen ja johdetun oikeuden vaatimusten mukaisia, ja jos porrastamisen toteutus on sellainen, että sillä voidaan välttää kaikenlainen muista jäsenvaltioista tapahtuvan tuonnin suora tai välillinen syrjintä tai kilpailevan kotimaisen tuotannon suojeleminen”.

54. Kansallisen tuomioistuimen toinen kysymys koskee lähinnä sitä, onko vuonna 2004 käyttöön otettu Unkarin rekisteröintimaksu yhteensopiva EY 90 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa siltä osin kuin se rasittaa käytettyinä maahan tuotuja autoja mutta ei autoja, jotka otettiin liikenteeseen Unkarissa ennen kuin vero otettiin käyttöön.

55. Kuten olen edellä todennut, tällaisella vertailulla ei ole kuitenkaan merkitystä EY 90 artiklan kannalta. Rekisteröintimaksun vaikutusta toisesta jäsenvaltiosta vastikään tuotuihin käytettyihin autoihin on pikemminkin verrattava siihen vaikutukseen, joka rekisteröintimaksusta jäljellä olevalla osuudella on samanlaisiin käytettyihin autoihin, jotka oli jo rekisteröity Unkarissa ja joista oli jo kannettu sama vero aikaisemmassa vaiheessa.

56. Tästä syystä ehdotan, että ennakkoratkaisukysymysten rakennetta ja muotoilua muutetaan, jotta kansalliselle tuomioistuimelle kyettäisiin antamaan sellainen yhteisön oikeuden tulkinta, josta olisi sille hyötyä.

57. Ensinnäkin onko Unkarin rekisteröintimaksun kaltainen vero lähtökohtaisesti yhteensopiva EY 90 artiklan kanssa, kun maksu kannetaan Unkarissa käytettynä toisesta jäsenvaltiosta maahan tuotua autoa rekisteröitäessä, mutta se on kannettu aikaisemmassa vaiheessa sellaisesta käytetystä autosta, joka on jo rekisteröity Unkarissa?

58. Toiseksi vaikuttaako ensimmäiseen kysymykseen annettavaan vastaukseen se, että rekisteröintimaksun suuruus määritetään yksinomaan auton teknisten ominaisuuksien ja ympäristöluokituksen perusteella auton arvosta riippumatta?

Yhteensopivuus periaatteelliselta kannalta

59. Vaikuttaa siltä, että näkemys, jonka yhteisöjen tuomioistuin on omaksunut asiaa koskevassa tähänastisessa oikeuskäytännössään(27) johtaa väistämättä siihen, että koska veron määrittämistä koskevassa menetelmässä ei oteta huomioon arvon alentumista, kun määritetään käytettyinä toisista jäsenvaltioista maahan tuotujen autojen rekisteröintimaksun suuruutta, sillä syrjitään tällaisia autoja verrattuna samanlaisiin Unkarissa jo rekisteröityihin autoihin, joista on kannettu sama vero aikaisemmin.

60. Jotta tällainen arviointi kyettäisiin tekemään, on välttämätöntä verrata toisiinsa autoja, jotka

ovat samanlaisia kaikilta muilta merkityksellisiltä ominaisuuksiltaan paitsi sen päivämäärän osalta, jona ne on otettu liikenteeseen Unkarissa. Rekisteröintimaksu kannetaan tiettyjen ennalta vahvistettujen perusteiden mukaan – näihin kuuluvat erityisesti moottorin tyyppi ja iskuilavuus sekä ympäristöluokitus. Esimerkiksi Nádásdin autoon sovellettua verokantaa sovellettiin joko 1601–1800 cc bensiinimoottoriin tai 1701–2000 cc dieselmoottoriin, jos niiden ympäristöluokitus oli vähintään 5. Samalla tavalla on verrattava toisiinsa autoja, joiden arvon alenemiseen liittyvät ominaisuudet – jotka vaihtelevat mallin, iän, kilometrimäärän ja muun sellaisen mukaan – ovat samat.

61. Kun pidetään nämä seikat mielessä, uusi auto, josta maksettiin rekisteröintimaksu Unkarissa toukokuussa 2004, on menettänyt merkittävän osan arvostaan – esimerkiksi 30 prosenttia – joulukuuhun 2005 mennessä, (28) jolloin se saatetaan myydä 70 prosentin hinnalla alkuperäisestä hinnasta, ja sen arvossa on jäljellä 70 prosenttia sen rekisteröintimaksun määrästä, jota sovellettiin sen ryhmään polttoaineen, moottorin iskuilavuuden ja ympäristöluokituksen perusteella. Samanmallisesta, samanikäisestä sekä kilometrimäärältään ja muilta ominaisuuksiltaan samanlaisesta autosta, joka ostetaan käytettynä toisesta jäsenvaltiosta ja rekisteröidään Unkarissa joulukuussa 2005, kannetaan kuitenkin 100 prosenttia tämän ryhmän rekisteröintimaksusta. Vero rasittaa siten käytettyinä maahan tuotuja autoja raskaammin kuin samanlaisia käytettyjä autoja, jotka on jo aiemmin rekisteröity Unkarissa ja joista on jo kannettu sama vero aikaisemmassa vaiheessa.

62. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella on selvää, että tämä on lähtökohtaisesti ristiriidassa EY 90 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa.

Veron peruste

63. Unkarin ja Puolan hallitukset korostavat, että Unkarin rekisteröintimaksu on siinä mielessä lähinnä ympäristövero, että sen määrä riippuu täysin moottorin tyypistä ja iskuilavuudesta sekä ympäristöluokituksesta. Ne huomauttavat, että ”ympäristönsuojelun korkea taso ja ympäristön laadun parantaminen” ovat yksi Euroopan yhteisön perustavanlaatuisista tavoitteista, jotka on vahvistettu EY 2 artiklassa.

64. Puola viittaa myös yhteisön aloitteisiin, joilla pyritään kannustamaan ympäristönsuojelua moottoriajoneuvojen käytössä: romuajoneuvoista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY(29) ja komission ehdotus henkilöautojen verotuksesta annettavaksi neuvoston direktiiviksi(30) sekä yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Outokumpu antamassaan tuomiossa(31) omaksuma kanta, jonka mukaan EY 90 artikla ei estä sitä, että kansallisen (kyseisessä tapauksessa sähköä koskevan) veron verokanta riippuu sähkön tuotantotavasta ja sen tuotannossa käytetyistä raaka-aineista, sikäli kuin tämä porrastaminen perustuu ympäristöperusteisiin syihin.

65. Tästä syystä molemmat hallitukset esittävät, että rekisteröintimaksu on yhteisön oikeuden mukainen, minkä lisäksi yhteisöjen tuomioistuimen Unkarin kannalta epäedullinen ratkaisu merkitsisi sitä, että jäsenvaltiota estettäisiin tavoittelemasta perustamissopimuksessa vahvistettuja ja yhteisön toimielinten päämääriä.

66. En ole samaa mieltä. EY 90 artiklan tarkoituksena on kieltää kaikki sisäinen verotus, joka muiden seikkojen pysyessä ennallaan rasittaa enemmän toisista jäsenvaltioista peräisin olevia tuotteita kuin samanlaisia kotimaisia tuotteita. Vero ei jää tämän kiellon soveltamisalan ulkopuolelle pelkästään sen vuoksi, että sillä pyritään sen perustavoitteen eli tulojen saamisen lisäksi suosimaan ympäristöystävällisiä tuotteita tai tapoja. Päinvastoin, mikäli verolla pyritään tällaiseen tavoitteeseen, on sen toteuduttava siten, että sillä ei rasiteta kotimaisia tuotteita vähemmän kuin toisista jäsenvaltioista tuotuja tuotteita.

67. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella on selvää, että senkaltainen vero, joka oli riidanalainen asioissa Nunes Tadeu ja Gomes Valente(32) ja joka selvästi muistutti nyt käsiteltävässä asiassa riidanalaista rekisteröintimaksua, on ristiriidassa EY 90 artiklan kanssa, ja että ympäristöön liittyvät ongelmat, kuten ne, joihin viitattiin asiassa komissio vastaan Kreikka,(33) on ratkaistava tavalla, jolla ei syrjitä toisista jäsenvaltioista peräisin olevia tuotteita.

68. Pitää paikkansa, että jäsenvaltioilla on lähtökohtaisesti vapaus kantaa vero moottoriajoneuvoista sellaisten ympäristöön liittyvien perusteiden mukaan, joita ne pitävät asianmukaisimpina, ja että silloin, kun tavoitteet ovat ympäristönsuojelullisia, tällaisen veron määrän ei välttämättä tarvitse liittyä auton hintaan. Miksi siis silloin, kun veron tarkoitus ja peruste liittyvät ympäristönsuojeluun eivätkä auton arvoon, yhteisön oikeudessa pitäisi edellyttää sitä, että arvon alentuminen otetaan huomioon, kun käytetyistä autoista kannetaan vero? Voitaisiin ajatella, että tällainen vaatimus on ristiriidassa jäsenvaltioiden vapauden kanssa, kun veron määrä liitetään välttämättä kunkin auton hintaan.

69. Tämä näkemys ei kuitenkaan kestä lähempää tarkastelua. Riidanalaisen veron kaltainen vero kannetaan vain kerran eli silloin, kun auto rekisteröidään käytettäväksi asianomaisessa jäsenvaltiossa, ja siten useimmissa tapauksissa silloin, kun kyseisessä valtiossa asuva henkilö ostaa sen, tai hyvin lähellä tätä hetkeä. Tällaisesta verosta tulee osa auton pääoma-arvoa, ja tämä on pidettävä mielessä, kun arvioidaan veron vaikutusta muista jäsenvaltioista peräisin oleviin kilpaileviin tuotteisiin. Muun tyyppisiä ympäristöveroja olisi arvioitava eri tavalla. Esimerkiksi säännöllisin väliajoin kannettavat verot muodostavat pikemminkin osan auton käyttökustannuksista kuin sen pääoma-arvosta, joten tämän arvon alennusta ei tarvitse ottaa huomioon.

70. Ei ole yhteisöjen tuomioistuimen tehtävä ratkaista sitä, miten Unkarin pitäisi järjestää autoverojärjestelmänsä ympäristönsuojelulliset seikat turvaten ja samalla varmistaa yhdenvertainen kohtelu Unkarissa jo rekisteröityjen käytettyjen autojen ja niiden autojen välillä, jotka on tuotu toisesta jäsenvaltiosta ja otettu vastikään liikenteeseen siellä.

71. On kuitenkin selvästi olemassa keinoja sovittaa yhteen ympäristönsuojelulliset näkökohdat yhdenvertaiseen kohteluun liittyvien näkökohtien kanssa. Mikäli esimerkiksi Unkari säilyttää yksivaiheisen veron, joka kannetaan aina, kun auto otetaan ensi kertaa liikenteeseen, se voi ottaa käyttöön esimerkiksi mekanismin, kuten asiassa Gomes Valente tarkoitetut kiinteät asteikot,(34) liittäen siihen tarvittaessa asiassa Siilin tarkoitetun riitauttamismahdollisuuden ja erillisen arvioinnin.(35) Vaihtoehtoisesti millä tahansa jäsenvaltiolla täytyy olla mahdollisuus ottaa käyttöön järjestelmä, joka perustuu yksinomaan vuotuiseen käyttöveroon, siten kuin komissio on luonnostellut ehdotuksessaan henkilöautojen verotuksesta annettavaksi direktiiviksi(36) (riippumatta siitä, hyväksytäänkö kyseinen ehdotus lopulta vai ei).

Tuomion ajallisten vaikutusten rajoittaminen

72. Puola pyytää kirjallisissa huomautuksissaan lopuksi, että mikäli asiassa annetaan tuomio, jossa kyseisen rekisteröintimaksun kaltainen vero todettaisiin yhteensopimattomaksi EY 90

artiklan ensimmäisen kohdan kanssa, yhteisöjen tuomioistuimen pitäisi rajoittaa tuomion ajallisia vaikutuksia. Unkari esitti saman pyynnön suullisessa käsittelyssä.

73. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tulkinnalla, jonka yhteisöjen tuomioistuin antaa yhteisön oikeussäännölle, selvennetään ja tarvittaessa täsmennetään kyseisen oikeussäännön merkitystä ja ulottuvuutta niin, että yhteisöjen tuomioistuimen tulkinnasta ilmenee, miten tätä oikeussääntöä täytyy tai olisi täytynyt tulkita ja soveltaa sen voimaantulosta lähtien. Tuomioistuimet siis voivat ja niiden täytyy soveltaa näin tulkittua sääntöä myös oikeussuhteisiin, jotka ovat syntyneet ja jotka on perustettu ennen tulkintapyyntöä koskevaa tuomiota.(37)

74. Yhteisöjen tuomioistuin on aivan äskettäin todennut tällaisten tuomioiden ajallisten vaikutusten rajoittamista koskevasta oikeuskäytännöstään seuraavaa:

”Yhteisöjen tuomioistuin voi ainoastaan poikkeustapauksissa joutua yhteisön oikeusjärjestykseen olennaisesti kuuluvaa yleistä oikeusvarmuuden periaatetta soveltamalla rajoittamaan asianomaisten henkilöiden mahdollisuutta vedota säännökseen, jota se on tulkinnut vilpittömässä mielessä perustettujen oikeussuhteiden pätevyyden kyseenalaistamiseksi. – –

Lisäksi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ennakkoratkaisupyyntöön johdosta annetusta tuomiosta jäsenvaltiolle mahdollisesti aiheutuvat taloudelliset seuraukset eivät sellaisenaan oikeuta rajoittamaan kyseisen tuomion ajallisia vaikutuksia. – –

Yhteisöjen tuomioistuin on tullut tällaiseen tulokseen vain hyvin täsmällisesti määritetyissä olosuhteissa, kun vaarana olivat vakavat taloudelliset seuraukset, jotka aiheutuivat erityisesti vilpittömässä mielessä perustettujen sellaisten oikeussuhteiden lukuisuudesta, jotka perustuivat pätevästi voimassa olevana pidettyyn säännöstöön, ja kun oli ilmeistä, että objektiivinen ja huomattava epäselvyys – johon oli mahdollisesti myötävaikuttanut myös muiden jäsenvaltioiden tai Euroopan yhteisöjen komission toiminta – yhteisön säännösten ulottuvuudesta oli saanut yksityiset ja kansalliset viranomaiset toimimaan yhteisön säännösten vastaisesti. – –”(38)

75. Mikäli pyyntöön suostutaan nyt käsiteltävässä asiassa, on siten ensin välttämätöntä, että ”vilpittömän mielen” edellytys täyttyy.

76. Unkari totesi suullisessa käsittelyssä, että rekisteröintimaksua oli maksettu 1.5.2004 ja 31.12.2005 välisenä aikana vilpittömässä mielessä yli 80 000:sta muista jäsenvaltioista tuodusta käytetystä autosta. Se ei kuitenkaan esittänyt minkäänlaista väitettä sellaisesta objektiivisesta, merkittävästä epävarmuustekijästä,(39) joka koskisi EY 90 artiklasta aiheutuvia seurauksia, tai toisten jäsenvaltioiden tai komission jostain menettelytavasta, jonka perusteella se olisi saattanut uskoa, että tällainen epävarmuus oli olemassa. Tästä syystä en ole vakuuttunut ensimmäisen edellytyksen täytymisestä.

77. Unkarin hallitus esitti suullisessa käsittelyssä toisen edellytyksen osalta – vakavien taloudellisten seurausten vaara kyseisen jäsenvaltion kannalta – lukuja, joissa arvioitiin käytettyinä muista jäsenvaltioista maahan tuoduista autoista kannetusta rekisteröintimaksusta saatujen tulojen kokonaismääräksi noin 29 miljardia HUF (116 miljoonaa euroa), jonka se totesi edustavan 0,6:ta prosenttia valtion vuosituloista. Se myönsi, että koko tätä summaa ei tarvitsisi palauttaa vaan ainoastaan se osa, joka todetaan kannetun liikaa, kun arvon alentuminen on otettu huomioon. Se korosti kuitenkin hallinnollisia kustannuksia, jotka liittyisivät näin suuren yksittäistapausten määrän käsittelemiseen ja erityisesti kaikkien niiden löytämiseen, joilla on oikeus palautukseen.

78. Verojen palauttaminen olisi ehdottamani ratkaisun välttämätön taloudellinen seuraus. Se ei sinänsä normaalisti olisi peruste rajoittaa tämän ratkaisun ajallisia vaikutuksia. Mielestäni se ei voi myöskään kelvata vakavaksi taloudelliseksi seuraukseksi, jolla tällainen rajoittaminen olisi

perusteltavissa. Kyseinen summa on itse asiassa todennäköisesti huomattavasti vähemmän kuin esitetyt 0,6 prosenttia valtion tuloista. Palautus voi koskea ainoastaan liikaa kannettua osuutta ja, toisin kuin Unkarin hallitus pelkää, yhteisön oikeudessa ei voida edellyttää jäsenvaltion etsivän kaikkia niitä, joiden verorasite on ollut liiallinen, vaan yksinomaan palauttavan liिकासuoritukset niille, jotka vaativat sitä.

79. Ei voida myöskään olettaa, että hallinnollinen rasite maksettavan summan määrittämisestä yksittäistapauksissa olisi liian suuri. Lähtökohtaisesti pitäisi riittää, että otetaan käyttöön asianmukaisiin perusteisiin pohjautuva kiinteän asteikon järjestelmä ja liitetään siihen mahdollisuus asian riitauttamiseen ja erityiseen arviointiin.(40)

80. Mielestäni ei siis ole osoitettu, että Unkarin osalta vallitsisi vakavia taloudellisia seurauksia koskeva vaara, eikä ole mielestäni mitään perusteita rajoittaa tuomion ajallisia vaikutuksia nyt käsiteltävässä asiassa.

81. Huomautettakoon lopuksi, että on yllättävää, että tämän seikan toi tässä oikeudenkäynnissä esiin Puolan eikä Unkarin hallitus. Koska ajallisen rajoittamisen on perustuttava tilannearvioon – vilpittömän mielen olemassaoloon ja vakavien vaikeuksien vaaraan – tietyssä asianomaisessa jäsenvaltiossa, olisi mielestäni lähtökohtaisesti epätoivottavaa, jos tällaiseen rajoittamiseen suostuttaisiin pelkästään jonkin toisen jäsenvaltion pyynnöstä.

Ratkaisuehdotus

82. Edellä esitetyn perusteella katson, että yhteisöjen tuomioistuimen pitäisi antaa Hajdú-Bihar Megyei Bíróságin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavat vastaukset:

1) Sen ratkaisemiseksi, onko vero, joka kannetaan moottoriajoneuvoista, kun ne otetaan ensi kertaa liikenteeseen tietyssä jäsenvaltiossa, yhteensopiva EY 90 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa siltä osin kuin sitä sovelletaan käytettyihin autoihin, kyseisen veron vaikutusta tällaisten vastikään toisesta jäsenvaltiosta maahan tuotujen ajoneuvojen hintaan on verrattava vaikutukseen, joka on verosta jäljellä olevalla osuudella samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen hinnassa, jotka on jo otettu liikenteeseen ensin mainitussa jäsenvaltiossa ja joista on jo aikaisemmin kannettu sama vero. Vertailulla käytettyihin autoihin, jotka on jo otettu liikenteeseen jäsenvaltiossa ennen kyseisen veron käyttöönottoa, ei ole merkitystä.

2) Vero, joka kannetaan käytetyistä moottoriajoneuvoista, kun ne otetaan ensi kertaa liikenteeseen tietyssä jäsenvaltiossa, ja jonka määrä lasketaan siten, että ajoneuvon todellista arvonlennusta ei oteta huomioon, eli kun veroa sovelletaan tällaisiin toisista jäsenvaltioista tuotuihin ajoneuvoihin, se ylittää sen veron osuuden, joka on jäljellä sellaisten samanlaisten käytettyjen autojen arvossa, jotka on jo rekisteröity maan alueella, on kyseisen veron liikaa kannetun osan osalta yhteensopimaton EY 90 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa.

3) Tähän yhteensopimattomuuteen ei vaikuta se, että kyseisellä verolla on ympäristönsuojelullisia tavoitteita, eikä se, että se kannetaan yksinomaan ympäristönsuojelun kannalta oleellisten objektiivisten perusteiden mukaan.

1 – Alkuperäinen kieli: englanti.

2 – EY 90 artiklan kiellot sisältyivät aikaisemmin EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaan, johon viitataan aikaisemmassa oikeuskäytännössä. Käytän yhdenmukaisuuden vuoksi jäljempänä kuitenkin aina nykyistä numerointia.

3 – Asia C-47/88, komissio v. Tanska, tuomio 11.12.1990 (Kok. 1990, s. I-4509; ks. erityisesti

17–21 kohta).

4 – Asia C-345/93, Nunes Tadeu, tuomio 9.3.1995 (Kok. 1995, s. I-479; ks. erityisesti 4 ja 10 kohta sekä 13–15 kohta).

5 – Asia C-375/95, komissio v. Kreikka, tuomio 23.10.1997 (Kok. 1997, s. I-5981; ks. erityisesti 3–5, 21–23, 28, 29, 40 ja 43–47 kohta).

6 – Ks. myös asia C-90/94, Haahr Petroleum, tuomio 17.7.1997 (Kok. 1997, s. I-4085, 34 kohta).

7 – Asia C-393/98, Gomes Valente, tuomio 22.2.2001 (Kok. 2001, s. I-1327; ks. erityisesti 7, 24–26, 28–30 ja 37 kohta).

8 – Asia C-101/00, Siilin, tuomio 19.9.2002 (Kok. 2002, s. I-7487; ks. erityisesti 5, 6, 57, 60, 61, 78–80 ja 85–89 kohta).

9 – Asia C-387/01, Weigel, tuomio 29.4.2004 (Kok. 2004, s. I-4981; ks. erityisesti 23, 40, 65–81, 86 ja 87 kohta).

10 – Eli ”polttoaineenkulutus litroina” – oletettavasti 100:aa kilometriä kohti –, ”josta on vähennetty kolme litraa (kaksi litraa dieselajoneuvojen osalta); kokonaisnormikulutus määritetään MVEG-normin [’Motor Vehicle Emissions Group’ (moottoriajoneuvojen päästöjä käsittelevä työryhmä)] perusteella kokonaiskulutuksena direktiivillä 93/116 muutetun direktiivin 80/1268 mukaisesti”. Mikäli siis keskipulutus oli tilanteen mukaan enintään 2 tai 3 litraa, veroa ei kannettu.

11 – Ks. myös asia 319/81, komissio v. Italia, tuomio 15.3.1983 (Kok. 1983, s. 601, 17 kohta).

12 – Ks. myös asia 106/84, komissio v. Tanska, tuomio 4.3.1986 (Kok. 1986, s. 833, Kok. Ep. VIII, s. 507, 21 kohta).

13 – Eri säännöksiä, jotka eivät ole nyt käsiteltävän asian kohteena, voidaan soveltaa muuntotyypisiin ajoneuvoihin. Jäljempänä käytän kuitenkin käsitettä ”auto” kuvaamaan vain ”henkilöautoa tai asuntoautoa”, josta kannetaan rekisteröintimaksua.

14 – Eli bensiini- tai dieselmoottori.

15 – Tämä arvioidaan asteikolla 1–10, ja luokitus perustuu ilmeisesti lähinnä pakokaasu- ja melupäästöihin. Pienemmät päästöt merkitsevät suurempaa numeroa asteikolla. Rekisteröintimaksussa otetaan huomioon ainoastaan se, onko luokitus pienempi kuin 5 (jolloin vero on suurempi) vai 5 tai enemmän (jolloin vero on pienempi).

16 – Vuoden 2005 lailla nro CXIX, 53 § ja liitteessä 13 oleva II osa.

17 – Vuoden 2004 laki nro XII.

18 – Asia 106/77, Simmenthal, tuomio 9.3.1978 (Kok. 1978, s. 629, Kok. Ep. IV, s. 73, 21 kohta).

19 – Asia C-144/04, Mangold, tuomio 22.11.2005 (Kok. 2005, s. I-9981, 77 kohta). Kyseinen asia koski ikään perustuvaa syrjintää, mutta asiassa Simmenthal annetun tuomion päätelmät on vahvistettu myös yhteisön oikeuden vastaisesti kannettujen verojen osalta – ks. esim. yhdistetyt asiat C-10/97–C-22/97, IN. CO. GE. ’90 ym., tuomio 22.10.1998 (Kok. 1998, s. I-6307, 20 ja 21 kohta).

20 – Sellaisena kuin se tunnustettiin ensi kertaa 40 vuotta sitten asiassa 57/65, Lütticke, tuomio 16.6.1966 (Kok. 1966, s. 205, erityisesti s. 210–212, Kok. Ep. I, s. 243).

21 – Kuten yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa C-343/90, Lourenço Dias, 16.7.1992 antamassaan tuomiossa (Kok. 1992, s. I-4673, Kok. Ep. XIII, s. I-69, 49 kohta ja tuomiolauselman 1 kohta), silloin kun sisäisiä veroja koskevien järjestelmien tietyt osat tai soveltamistavat ovat syrjiviä ja siten EY 90 artiklan perusteella kiellettyjä, tämä ei kuitenkaan välttämättä merkitse sitä, että verotusjärjestelmää olisi kokonaisuudessaan pidettävä yhteensopimattomana kyseisen artiklan kanssa. (Myös tämä asia koski Portugalin veroa, joka oli riidanalainen asioissa Nunes Tadeu ja Gomes Valente, mutta sillä ei ole merkitystä sen kysymyksen kannalta, joka koskee toisista jäsenvaltioista maahan tuotujen käytettyjen autojen verokohtelua verrattuna Portugalissa jo rekisteröityjen käytettyjen autojen kohteluun.)

22 – Vrt. yhdistetyt asiat C-430/93 ja C-431/93, van Schijndel ja van Veen, tuomio 14.12.1995 (Kok. 1995, s. I-4705, 27 kohta).

23 – Ks. asia C-312/93, Peterbroeck, tuomio 14.12.1995 (Kok. 1995, s. I-4599, 21 kohta), jonka perusteella vaikuttaa siltä, että yhteisön oikeudessa joissain tapauksissa estetään tällaisten sääntöjen soveltaminen.

24 – Kuten Unkarin hallitus huomauttaa, uuden veron määrääminen autoille, jotka ovat jo liikenteessä ja joista on jo kannettu jokin toinen vero, merkitsisi taannehtivaa kaksinkertaista verotusta.

25 – Taloudellisena tosiseikkana todettakoon, että käytetyt autot, joita tuotiin Unkariin hyvin pian sen jälkeen kun kulutusvero oli korvattu rekisteröintimaksulla, kilpailivat sellaisten käytettyjen autojen kanssa, jotka oli jo rekisteröity Unkarissa ja joiden arvossa oli kulutusverosta jäljellä ollut osuus. Tilanne on samanlainen silloin, kun verokantaa muutetaan. Sellaisissa tilanteissa Unkarissa aikaisemmin rekisteröidyn käytetyn auton verokanta ja siellä vastikään rekisteröidyn käytetyn auton verokanta saattavat todellisuudessa olla siirtymäkaudella erilaisia. Tällaiset erot ovat kuitenkin väistämättömiä, kun jäsenvaltiot käyttävät verotustoimivaltaansa mukauttaakseen verojärjestelmiään näillä aloilla. Tämän verotustoimivallan perusteella yhteisön oikeudessa on testattava se, onko kukin peräkkäinen vero (tai verokanta) sellaisenaan syrjivä, eikä sitä, voiko sen perusteella syntyä verokohtelussa siirtymäkauden eroja järjestelmän muutoksen seurauksena.

26 – Asia C-213/96, Outokumpu, tuomio 2.4.1998 (Kok. 1998, s. I-1777, 30 kohta).

27 – Kuten edellä 4 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa on tiivistetysti esitetty.

28 – Kun esimerkkitapaukseksi otetaan ajanjakso rekisteröintimaksun käyttöönotosta alennusasteikon käyttöönottoon.

29 – Romuajoneuvoista 18 päivänä syyskuuta 2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY (EYVL L 269, s. 34).

30 – KOM(2005) 261 lopullinen, 5.7.2005.

31 – Mainittu alaviitteessä 26, 31 kohta.

32 – Ks. edellä 7 kohta ja sitä seuraavat kohdat sekä 14 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

33 – Mainittu edellä alaviitteessä 5; ks. erityisesti edellä 12 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

34 – Ks. edellä 15 kohta.

35 – Ks. edellä 19 kohta.

36 – Mainittu edellä alaviitteessä 30.

37 – Ks. esim. asia C-402/03, Skov, tuomio 10.1.2006 (Kok. 2006, s. I-0000, 50 kohta).

38 – Asia C-423/04, Richards, tuomio 27.4.2006 (Kok. 2006, s. I-0000, 40–42 kohta).

39 – Ks. asiassa C-228/05, Stradasfalti, 22.6.2006 antamani ratkaisuehdotus, 87–89 kohta, jossa ilmaisen joitakin epäilyksiä tämän perusteen asianmukaisimmasta sanamuodosta.

40 – Ks. viittaukset asiassa Gomes Valente sekä asiassa Siilin annettuihin tuomioihin edellä 71 kohdassa.