

E. SHARPSTON

F?TANÁCSNOK INDÍTVÁNYA

Az ismertetés napja: 2006. július 13. 1(1)

C?290/05. sz. ügy

Nádasdi Ákos

kontra

a Vám- és Pénzügy?rség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

1. A Hajdú-Bihar Megyei Bíróság el?zetes döntéshozatalra el?terjesztett kérdéseivel azt kívánja megtudni, hogy a személygépkocsikra kivetett nemzeti regisztrációs adó összeegyeztethet??e az EK 90. cikk els? bekezdésével. A szóban forgó adó minden olyan személygépkocsit terhel, amelyet a tagállamban els? ízben helyeznek forgalomba, és az adó összegét – a személygépkocsi értékét?l függetlenül – a személygépkocsi m?szaki tulajdonságai és környezetvédelmi osztályba sorolása határozza meg. A fenti kérdés különös tekintettel az adónak a más tagállamokból behozott használt személygépkocsikra történ? alkalmazása tekintetében merül fel.

A vonatkozó közösségi jog

2. Az EK 90. cikk ekként rendelkezik:

„A tagállamok sem közvetlenül, sem közvetve nem vetnek ki más tagállamok termékeire a hasonló jelleg? hazai termékre közvetlenül vagy közvetve kivetett adónál magasabb bels? adót.

A tagállamok továbbá nem vetnek ki más tagállamok termékeire olyan természet? bels? adót, amely más termékek közvetett védelmét szolgálhatja.”

3. A Bíróság számos alkalommal vizsgálta e cikket, illetve annak els? bekezdését, különös tekintettel a más tagállamokból behozott gépjárm?vekre kivetett nemzeti adókra.(2) Az erre vonatkozó ítélkezési gyakorlat töretlen és közismert, azonban hasznos lehet a gyakorlat lényeges elemeinek összefoglalása. Az ítélkezési gyakorlat vizsgálata során figyelembe kell venni, hogy ha bármely termék újkori vételára x % adót tartalmaz, a termék értékcsökkenés levonása utáni használt ára szintén x % maradványadót tartalmaz.

4. El?ször is a Bizottság kontra Dánia ügy(3) tárgya a Dániában nyilvántartásba vett gépjárm?vekre kivetett adó volt. Az új gépjárm?vekre (amelyek mindegyike behozatalból származott, mivel Dániában nem folyt gépjárm?gyártás) kivetett adó mértéke meghaladta az ár 100 %-át. Az adózási érték a hat hónapnál nem régebbi behozott használt járm?vek esetén a

járm? újkori árának 100%-a, a hat hónapnál id?sebb járm?vek esetén ezen ár 90%-a volt. A Dániában már nyilvántartásba vett járm?vek használt állapotban történ? értékesítése nem eredményezett újabb adókötelezettséget.

5. A Bíróság megjegyezte, hogy ugyan Dániában nem folyt gépjárm?gyártás, használtgépjárm?-piac azonban m?ködött. A termék belföldi termékké válik, amint azt importálják és forgalomba hozzák. A behozott, illetve a belföldön vásárolt használt járm?vek hasonló vagy egymással verseng? termékeknek min?sülnek. Az EK 90. cikket tehát alkalmazni kellett a használt gépjárm?vek importját terhel? regisztrációs adóra is. E tekintetben nemcsak a belföldi, illetve behozott termékek utáni bels? adó mértékét, hanem az adó alapját és kivetésének részletes szabályait is figyelembe kellett venni.

6. A Bíróság megállapította, hogy mivel az új gépjárm?vek utáni adó jelent?s összeget tett ki, a használt gépjárm? értékében maradó adótartalom Dániában lassabban „fogyott el”, mint más tagállamokban. Azonban a gépjárm? adózási értékére számított, a gépjárm? újkori árának legalább 90 %-át elér? adómérték alkalmazása a korábban Dániában nyilvántartásba vett használt gépjárm?vek értékben foglalt maradványadóval összehasonlítva a behozott használt gépjárm?vek nyilvánvaló túladóztatását jelentette. Következésképpen hátrányos megkülönböztetés valósult meg a behozott használt személygépkocsikkal szemben.

7. A Nunes Tadeu-ügy(4) tárgya a Portugáliában nyilvántartásba vett, újonnan vagy használtan behozott, és belföldön vagy külföldön gyártott, illetve összeszerelt könny? személygépkocsikra kivetett egyfázisú adó volt. Az adó mértéke nem a személygépkocsi árától, hanem annak henger?rtartalmától függött, az adó mértéke azonban 10 %-kal csökkent, ha a behozott használt személygépkocsi els? nyilvántartásba vétele több mint két évvel korábban történt.

8. A Bíróság kimondta, hogy a vitatott adó nem vonatkozott a Portugáliában teljesített, használt személygépkocsikra vonatkozó ügyletekre, mivel az adót csak egyszer vetették ki akkor, amikor a személygépkocsit ott nyilvántartásba vették, a Portugáliában már nyilvántartásba vett és ott vásárolt használt személygépkocsi ára pedig végig magában foglalta az adó egy részét.

9. Azonban a behozott használt személygépkocsira kivetett adó annak korától és állapotától függetlenül nem lehetett kevesebb, mint az új személygépkocsit terhel? adó 90%-a, míg a Portugáliában vásárolt használt személygépkocsi értékének részét képez? maradványadó ennél kevesebb is lehetett, mivel az a személygépkocsi értékcsökkenésével arányosan csökkent. A behozott használt személygépkocsikra kivetett ezen adó így nyilvánvalóan túlzott mérték? volt a már nyilvántartásba vett és ezt követ?en a portugál piacon vásárolt használt személygépkocsi árában foglalt maradványadóhoz képest.

10. A Bizottság kontra Görögország ügyben(5) ennél valamivel összetettebb adózási rendszerr?l volt szó. Különleges fogyasztási adó terhelte a gépjárm? els? értékesítését, illetve behozatalát, és az els? görögországi nyilvántartásba vétel után kiegészít? illetéket kellett fizetni. Mindkét adót a motor henger?rtartalma alapján számított ár hányadában határozták meg. A behozott használt gépjárm?vek adózási értékének meghatározása úgy történt, hogy az új gépjárm?nek megfelel? árból a használat minden éve után levontak 5%-ot, összesen legfeljebb 20%-ot. Ezenfelül a különleges fogyasztási adó kulcsa bizonyos ismérveknek megfelel? környezetkímél? technológiájú gépjárm?vek esetén csökkent. A csökkentett kulcs azonban nem vonatkozott az ilyen technológiájú behozott használt gépjárm?vekre.

11. A Bíróság a különleges fogyasztási adót és a kiegészít? illetéket illet?en rámutatott arra, hogy a behozott használt járm?veket terhel? adó a használat minden éve után az új járm?re kivetett adónak mindössze 5%-ával, összesen legfeljebb 20%-kal csökkent, függetlenül a szóban

forgó jármű korától. Ezzel szemben a Görögországban vásárolt használt járműben foglalt maradványadóhányad a jármű értékcsökkenésével arányosan csökkent. A járművek éves értékcsökkenése általában jóval nagyobb, mint 5%, különösen az első években, és az értékcsökkenési folyamat több mint négy évig tart. Következésképpen a behozott használt járműveket terhelő adó rendszerint magasabb volt, mint a már nyilvántartásba vett és a görög piacon vásárolt használt járművek értékének még részét képező adóhányad.

12. A Görög kormány eladta, hogy a csökkentés 20%-os felső határértékét az indokolta, hogy megakadályozzák a kiöregedett, veszélyes és környezetszennyező gépjárművek forgalomba hozatalát. A Bíróság azonban megállapította, hogy e cél megvalósítása nem mentesíti a tagállamot azon kötelezettsége alól, hogy tiszteletben tartsa az EK 90. cikkben rögzített hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét. Valamely adózási rendszer kizárólag akkor tekinthető e cikkel összeegyeztethetőnek, ha a rendszer szerkezeténél fogva kizárja annak lehetőségét, hogy a behozott termékeket a belföldi termékeknél magasabb adó sújtsa, és ennek folytán az semmiképpen nem okoz hátrányos megkülönböztetést (6).

13. A Bíróság a környezetkímélő technológiájú gépjárművekre alkalmazandó csökkentett adókulcsot illetően kimondta, hogy ellentétes az EK 90. cikkel, ha a tagállam adóelőnyt biztosít a kevésbé szennyező belföldi gépjárművekre, míg ezen előny alkalmazásából kizárja az ugyanezen feltételeknek megfelelő, más tagállamokból származó gépjárműveket. E megállapítást nem érintheti sem a Bizottságnak az ilyen intézkedéseket jóváhagyó nyilatkozata, sem az arra vonatkozó vizsgálatnak a műszaki nehézségei, hogy a behozott használt gépjármű teljesítse a szóban forgó feltételeket.

14. A Gomes Valente-ügyben(7) vitatott adó megegyezett a Nunes Tadeu-ügyben tárgyalttal azzal, hogy egy módosítás nyomán a korábban több mint két éve nyilvántartásba vett, behozott használt gépjárművekre vonatkozó 10%-os adócsökkentés helyébe az egy éves használat után alkalmazandó 18%-tól a 8 éves használat után alkalmazandó 67%-ig terjedő adócsökkentési tábla lépett.

15. A Bíróság megállapította, hogy a Bizottság kontra Dánia és a Nunes Tadeu-ügyekben kimondottak nem azt jelentik, hogy kizárólag becslés vagy az egyes gépjárművek szakértői vizsgálata útján lehet figyelembe venni a tényleges értékcsökkenést. Lehetséges továbbá, hogy például a kor, a futott kilométerek száma, az általános állapot, a meghajtás típusa, a gyártmány vagy típus, illetve az évjárat szempontjait figyelembe véve előre rögzített táblázatban határozzák meg a használt gépjárművek árát, amely általában nem térne el nagy mértékben a gépjármű tényleges értékétől. Az ilyen táblázat megszerkesztésekor hivatkozni lehetne a használt gépjárműveknek a belső piacon irányadó mindenkor átlagárát tartalmazó katalógusra vagy listára. Azonban annak érdekében, hogy az ilyen rendszer megfeleljen az EK 90. cikknek, oly módon kell megalkotni, hogy ne eredményezzen hátrányos megkülönböztetést.

16. Az ügyben szereplő adócsökkentési táblázat nem a fent említett szempontok alapján készült. Az nem volt képes biztosítani, hogy a más tagállamból behozott gépjármű után fizetendő adó összege ne haladja meg a Portugáliában már nyilvántartásba vett egyenértékű gépjármű árának maradványadó-tartalmát. Következésképpen a rendszer nem zárta ki annak lehetőségét, hogy a behozott termékeket a belföldi termékeknél magasabb adó sújtsa.

17. A Tulliasiamies és Siilin ügyben(8) a gépjárművekre kivetett olyan finn adóról volt szó, amelyet a gépjármű nyilvántartásba vétele vagy forgalomba hozatala előtt kellett megfizetni. A fizetendő adó kiszámításához a gépjármű adózási értékéből meghatározott összeget le kellett vonni, az adó azonban nem lehetett kevesebb, mint az adózási érték 50%-a. A kivetett adó a behozott gépjárművek esetén megegyezett az összehasonlítható új gépjárműre alkalmazott adóval, csökkentve – eltekintve kevésbé jelentős kivételektől – az adózási értéknek a hatodik

hónapot követ? használat minden naptári hónapja, de legfeljebb 150 hónap után számított 0,5%-ával (így 12 és fél év után 75%-ával).

18. A Bíróság megjegyezte, hogy a Finnországban már nyilvántartásba vett használt gépjárművek után feltehetően már új korokban megfizették a gépjármű utáni adót az új gépjárműnek az importárral szemben érvényesített, árrést nem tartalmazó vételára alapján. Ezzel szemben a magánszemélyek által behozott használt gépjárművek után fizetendő adót a hasonló gépjárműnek – a fogyasztóval szemben érvényesített – vételára alapján kellett kiszámítani, amely általában magasabb volt, mint a hivatalos importár által megfizetett ár. E rendszer nem zárta ki annak lehetőségét, hogy bizonyos esetekben a behozott használt gépjárműveket terhelő adó meghaladja a belföldön már nyilvántartásba vett, hasonló használt gépjárművek értékében foglalt maradványadót. A rendszer tehát e tekintetben az EK 90. cikkbe ütközött.

19. A Bíróság megállapította, hogy a 7. és a 150. hónap közötti időszakra vonatkozó havi 0,5%-os értékcsökkenés alkalmazása nem vette figyelembe valamennyi használt gépjármű tényleges értékcsökkenését, és ezért szintén az EK 90. cikkbe ütközött. Emellett, ha a tényleges értékcsökkenés a nemzeti jogban rögzített szempontok alapján általánosan és elvontan kerül meghatározásra, az EK 90. cikk elírja, hogy az adózási rendszer szerkezetének ki kell zárnia bármely hátrányos megkülönböztetést. Ez azt feltételezi, hogy a számítási mód alapját képező szempontokat közzéteszik, és a valamely másik tagállamból behozott használt gépjármű tulajdonosa kifogásolhatja az e gépjárműre alkalmazott egykulcsos számítási módszer alkalmazását, ami feltehetőleg azt jelenti, hogy meg kell vizsgálni a gépjármű egyedi jellemzőit annak biztosítása érdekében, hogy az azt terhelő adó ne haladja meg a belföldön már nyilvántartásba vett hasonló, behozott használt gépjármű értékében foglalt maradványadót.

20. A Weigel-ügyben(9) a gépjárművek első ausztriai nyilvántartásba vételére kivetett általános üzemanyag-fogyasztási adóról volt szó. Az adó alapja vagy a fizetett ellenérték, vagy bizonyos esetekben a gépjármű piaci ára volt. Az adó mértéke lényegében az adó alapjának 2%-a volt, szorozva egy előre meghatározott üzemanyag-fogyasztási normával(10), azzal, hogy az adómérték legfeljebb 16% lehetett. Azonban 20%-os kiegészítő adómértéket számítottak fel különösen akkor, ha az adót pusztán a gépjármű első ausztriai nyilvántartásba vétele után, HÉA-köteles ügylet hiányában vetették ki.

21. A Bíróság megvizsgálta az alapesetben alkalmazandó adót, és arra a következtetésre jutott, hogy az nem sérti az EK 90. cikket, feltéve, hogy – amint láthatóan a jelen esetben is – a piaci ár meghatározásának módja pontosan követi a gépjárművek tényleges értékcsökkenését, és azzal a kívánt eredménnyel jár, hogy a behozott gépjárművekre kivetett adó semmilyen esetben sem haladja meg az Ausztriában már nyilvántartásba vett, hasonló használt gépjárművek értékben foglalt maradványadót.

22. A Bíróság a 20%-os kiegészítő adómértéket illetően kimondta, hogy az nem egyeztethető össze az EK 90. cikkel, ha a magasabb adómérték alkalmazására olyan feltételt határoznak meg, amelyet a hasonló belföldi termékek eleve soha nem teljesíthetnek, mivel e feltétel eleve kizárja a belföldi termékeket a magasabb adómérték alól.(11) Hasonlóképpen összeegyeztethetetlen e cikkel, ha a súlyosabban adóztatott termékek természetüknél fogva külföldiek(12). A 20%-os kiegészítő adómértéket csak kivételes esetekben kellett alkalmazni az alapesetben alkalmazandó, kizárólag belföldi ügyletekre vonatkozó adó mellett, amely így összeegyeztethetetlen volt az EK 90. cikkel.

23. Ezen ítélezési gyakorlatból az a következtetés vonható le, hogy az EK 90. cikk első bekezdésével való összeegyeztethetőség végett az olyan nemzeti adót, amelyet minden egyes gépjárműre annak a tagállamban történő első nyilvántartásba vételekor kizárólag egy alkalommal vetnek ki, amennyiben ezen adó használt gépjárműveket érint, úgy kell kiszámítani, hogy

elkerüljék a más tagállamokból származó gépjárművek bármilyen megkülönböztetését. Ezért a behozott használt gépjárművekre kivetett ilyen adóteher nem haladhatja meg a korábban ugyanezen tagállamban először nyilvántartásba vett azonos gépjármű értékének maradványadó-tartalmát.

24. Ezekben az ítéletekben a Bíróság többek között azt is megállapította, hogy az EK 90. cikkel való összeegyeztethetőség megítélése során az adókivetés részletes szabályait kell figyelembe venni, és a környezetvédelmi cél követése nem mentesíti a tagállamot azon kötelezettség alól, hogy elkerülje a megkülönböztetést; megállapította továbbá, hogy ezt az értékcsökkenést minden esetben egyedileg kell megvizsgálni, ami azonban alapulhat olyan tételes díjszabáson vagy táblázaton, amely megfelelő szempontokat alkalmaz az értékcsökkenés helyes megítéléséhez, valamint megállapította, hogy elengedhetetlen, hogy a tulajdonos vitathassa az ilyen tételes díjszabás vagy táblázat alkalmazását olyan esetekben, amikor azok nem veszik figyelembe az adott gépjármű valós tulajdonságait

A vonatkozó nemzeti jog

25. A személygépkocsi és a lakóautó magyarországi forgalomba helyezésének előfeltétele a regisztrációs adó megfizetése(13).

26. Az ilyen személygépkocsikra 2004. február 1-jét megelőzően fogyasztási adót vetettek ki. Ez olyan egyszeri összeg volt, amelyet a bejelentett érték százalékában számítottak ki, ennek mértékét pedig a személygépkocsi meghatározott fogyasztási paraméterei szabták meg.

27. A fenti időponttól kezdődően a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény a fogyasztási adót a regisztrációs adóval váltotta fel. Tételes regisztrációs adót vetnek ki minden személygépkocsi-kategóriára. A személygépkocsikat alapvetően a motor típusa(14) és a henger-tartalom, valamint a környezetvédelmi osztályba sorolás alapján csoportosítják(15). További csoportosítási szempont a „muzeális jellegű személygépkocsi” és „egyéb” személygépkocsi kategóriája. Az adó összege nem függ a személygépkocsi értékétől. Megkülönböztetés nélkül vonatkozik a behozott személygépkocsikra (legyenek azok újak vagy használtak) és a Magyarországon gyártott személygépkocsikra.

28. A tárgyaláson felmerült, hogy 2006. január 1-jétől – tehát az alapügy tényállásának megvalósulását követően – a gépjármű első forgalomba helyezésétől az adó megfizetésére irányuló adóigazgatási eljárás kezdetének hónapjáig eltelt hónapok számán alapuló adócsökkentési táblázatot vezettek be(16) Az adócsökkentés 3%-tól (kevesebb, mint 2 hónap eltelte esetén) 66%-ig (több mint 25 év eltelte esetén) terjed.

29. Más adókat (köztük éves adót) is kivetnek a személygépkocsikra, azonban ezek nem képezik vita tárgyát a jelen ügyben.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

30. Nádasdi Ákos 2004. május 2-án Volkswagen Passat típusú használt személygépkocsit vásárolt Németországban 6000 EUR-ért, és 2004. május 13-án kérelmet nyújtott be a regisztrációs adó kiszabása iránt. A regisztrációs adót 2004. május 14-én szabták ki 150 000 Ft (kb. 600 euró) értékben, amelyet a Nádasdi Ákos azonnal megfizetett.

31. Azonban 2004. május 14-én hatállyal a regisztrációs adó jelentősen megemelkedett.(17) Az adóhatóság ezért 2004. november 11-én megváltoztatta az adót kiszabó eredeti határozatot akként, hogy 390 000 Ft (körülbelül 1 550 euró) kötelezettséget állapított meg, és kötelezte Nádasdi Ákost a 240 000 Ft-nak (kb. 950 euró) megfelelő különbözet megfizetésére.

32. Nádasdi Ákos keresetet nyújtott be a módosító határozat ellen a kérdést elterjesztő bírósághoz. Nádasdi Ákos kifogása a megemelt regisztrációs adó hatálybalépésének napjára vonatkozik, figyelemmel a személygépkocsi beszerzésének, illetve nyilvántartásba vételi kérelmének időpontjára. A magyarországi eljárásokban nem hivatkozik a közösségi joggal való összeegyeztethetlenségre.

33. A nemzeti bíróság azonban úgy véli, hogy a közösségi jogot hivatalból kell alkalmaznia, és kételyeit fejezi ki a magyar regisztrációs adónak az EK 90. cikkel való összeegyeztethetőségét illetően. E bíróság nézete szerint a külföldről beszerzett használt személygépkocsik és a 2004. február 1-je előtt Magyarországon már nyilvántartásba vett személygépkocsik „hasonló” termékeknek minősülnek, továbbá elmondható, hogy a behozott használt személygépkocsikat terhelő regisztrációs adó magasabb, mint a hasonló behozott használt személygépkocsik értékében foglalt maradványadó. Felmerül a kérdés, hogy a regisztrációs adó vonzóbbá teszi-e a belföldi használt személygépkocsikat, és így módon hátrányos megkülönböztetést eredményez-e a más tagállamokból beszerzett használt személygépkocsik piacával szemben. A nemzeti bíróság továbbá kijelenti, hogy az eljárásban e bíróság (az első és) utolsó bírói fórum, ezért köteles kérdéseit a Bíróság elé terjeszteni.

34. A nemzeti bíróság kérdései a következők:

„(1) Megengedi-e az EK-Szerződés 90. cikk első bekezdése a tagállamoknak a más tagállamból származó használt autók tekintetében egy olyan adó fenntartását, amely teljesen figyelmen kívül hagyja a gépkocsi értékét, és a fizetendő adó összegét kizárólag a gépjármű műszaki tulajdonságai (motor típusa, lökettérfogata), valamint környezetvédelmi osztályba sorolása alapján határozza meg?

(2) Amennyiben az első kérdésre adott válasz igenlő; összeegyeztethető-e az EK-Szerződés 90. cikk első bekezdésével a regisztrációs adóról szóló, perben alkalmazandó 2003. évi CX. tv. az importból származó használt autók tekintetében, figyelemmel arra, hogy a regisztrációs adóról szóló törvény hatálybalépését megelőzően Magyarországon korábban már forgalomba helyezett gépjárművek után regisztrációs adót fizetni nem kell?”

35. A magyar és a lengyel kormány, valamint a Bizottság írásbeli észrevételeket terjesztett el. Nádasdi Ákos, a magyar kormány és a Bizottság 2006. június 1-jei tárgyaláson eladták szóbeli érveiket.

Értékelés

Elfogadhatóság

36. A magyar kormány nézete szerint az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatatlan, mivel az nem ad magyarázatot arra, miért szükséges a közösségi jog értelmezése a nemzeti bíróság által tárgyalt ügyben felmerült azon kérdés megválaszolásához, hogy mely naptól kell alkalmazni a megemelt regisztrációs adót. Továbbá e kormány szerint a közösségi jog bármilyen értelmezése e szempontból irreleváns. Az emelés hatálybalépése és annak a személygépkocsi beszerzésére egy adott időpontban való alkalmazása kizárólag a nemzeti jog hatálya alá tartozik.

37. Kétségtelen, hogy a magyar regisztrációs adó emelkedésének hatálybalépésére meghatározott időpont, illetve az adónak a személygépkocsi beszerzésére egy adott időpontban való alkalmazása – ami úgy tűnik, az egyetlen vitatott kérdés a Nádasdi Ákos és az adóhatóság között folyó perben – semmilyen formában nem függ a közösségi jog értelmezésétől.

38. A Bíróság azonban már 1978-ban a – korábban már a közösségi jogba ütközőnek ítélt nemzeti adó kivetésére vonatkozó – Simmenthal-ügyben hozott ítéletében⁽¹⁸⁾ kimondta, hogy „valamennyi nemzeti bíróság köteles a saját hatásköre keretében teljes egészében alkalmazni a közösségi jogot, és megvédeni a közösségi jog által az egyének részére biztosított jogokat, és ennél fogva mellőzni a nemzeti jog azon rendelkezéseinek alkalmazását, amelyek az elbível ellentétesek lehetnek”. A Bíróság az évek során számos alkalommal és számos területen megerősítette ezt az elvet, legutóbb a Mangold-ügyben hozott ítéletében.⁽¹⁹⁾

39. Az EK 90. cikk első bekezdése a hátrányosan megkülönböztető adóztatás tilalmának rögzítésével az egyének azon, a nemzeti bíróságok által védelmezendő jogát biztosítja, hogy ne vessenek ki rájuk ilyen adót.⁽²⁰⁾

40. Következésképpen, ha a regisztrációs adóról szóló magyar törvény bármely rendelkezése e bekezdésbe ütközik, a nemzeti bíróság köteles a hatáskörébe tartozó bármely ügyben mellőzni e rendelkezés alkalmazását⁽²¹⁾.

41. Tudomásom szerint a Bíróság még nem ment olyan messzire, hogy a nemzeti bíróságot valamely nemzeti rendelkezés közösségi joggal való összeegyeztethetőségének hivatalból történő felvetésére kötelezze olyan ügyekben, amelyekben a Bíróság elé még nem terjesztettek erre vonatkozó kérdést⁽²²⁾. Ugyanis ez a gyakorlatban elviselhetetlen terhet róna a nemzeti bíróságokra, amelyeknek így valamennyi ügyben a teljes közösségi jog tükrében meg kellene vizsgálniuk minden olyan rendelkezést, amelynek alkalmazását kérik.

42. Azonban a közösségi jogban semmi nem zárja ki, hogy a nemzeti bíróság hivatalból terjesszen elő ilyen kérdést. Kizárólag az jelentene nehézséget, ha a nemzeti szabályok ezt megakadályoznák, amely esetben szükséges lenne felvetni a Bíróság előtt e nemzeti szabályok jogszerűségét⁽²³⁾. A jelen ügyben azonban nem merültek fel olyan szabályok, amelyek megakadályoznák a nemzeti bíróságot abban, hogy megvizsgálja az általa előterjesztett kérdést, amelyben előzetes döntéshozatalt kér a Bíróságtól.

43. Következésképpen nézetem szerint nem indokolt az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megválaszolásának elutasítása, amelyek egyébként egyértelműen nem hipotetikus jellegűek, hanem relevánsak a nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő ügy szempontjából.

44. A helyes összehasonlítási szempont

45. A vitatott regisztrációs adónak az EK 90. cikk első bekezdésére tekintettel történő megvizsgálása során azt kell eldönteni, hogy ezen adó magasabb összegben terheli-e a más tagállamokból behozott használt személygépkocsikat a „hasonló jellegű hazai termékekre” kivetett adóhoz képest.

46. A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy versenyhelyzet áll fenn a) a regisztrációs adó hatálya alá tartozó, ezen adó 2004. február 1-jei bevezetése óta más tagállamokból behozott használt személygépkocsik és b) az ezen időpont előtt Magyarországon forgalomba helyezett azon használt személygépkocsik piaca között, amelyekre korábban fogyasztási adót vetettek ki, és amelyek jelenlegi értéke ezen adó tekintetében maradványhányadot tartalmaz.

47. A Bizottság azonban azt állítja, hogy a személygépkocsik fent meghatározott két csoportja az EK 90. cikk alkalmazása szempontjából nem hasonlítható össze. A magyar kormány hangsúlyozza, hogy az összehasonlítás azért nehéz, mert a két adó esetén más az adó alapja, azonban egyetért a kérdést elterjesztő bírósággal annyiban, hogy az összehasonlításnak annak vizsgálatára kell irányulnia, hogy az adózási rendszer egy adott időszak alatt (amely e kormány szerint a jelen esetben magában foglalja azt az időszakot, mialatt a regisztrációs adó bevezetését megelőzően fogyasztási adót vetettek ki, valamint a használt személygépkocsik kora szerinti progresszív adócsökkentés bevezetése óta eltelt időszakot) hátrányos megkülönböztetést valósít-e meg a más tagállamokból származó személygépkocsikkal szemben.

48. E tekintetben osztom a Bizottság álláspontját.

49. Ha valamely tagállam adót vet ki a személygépkocsik első forgalomba helyezésére, ezen adó kizárólag azon – új vagy használt –személygépkocsikra terjed ki, amelyeket bevezetésének időpontja után hoztak először forgalomba. A használt autók tekintetében az adó elvi okokból csak a külföldről behozott személygépkocsikra vonatkozhat. Ezek adóterhe szükségszerűen nagyobb, mint a tagállamban már forgalomban lévő használt személygépkocsikat terhelő adó, amelynek mértéke fogalmilag nulla(24). A tagállamok soha nem tudnának ilyen adót bevezetni, ha a személygépkocsik két csoportját az EK 90. cikk szempontjából összehasonlíthatónak lehetne tekinteni. Hasonlóképpen lehetetlen lenne az adó mértékének emelése vagy más ugyanilyen hatású intézkedés meghozatala, így például az adó szerkezetének a megváltoztatása.

50. Az EK 90. cikk szövege nem kívánja megakadályozni, hogy a tagállamok új adókat vezessenek be, vagy megváltoztassák a létező adók mértékét, illetve szerkezetét, hanem biztosítani kívánja, hogy azokat ne hátrányosan megkülönböztető módon alkalmazzák mind a belföldi, mind a más tagállamokból behozott termékekre. Arra a kérdésre kell válaszolni, hogy a szóban forgó adó eltérő hatást gyakorol-e a tagállamban már forgalomba helyezett, illetve a más tagállamokból behozott használt személygépkocsikra. Ha helyesen kívánjuk vizsgálni ezen adót, akkor azt az irányadó időpontban alkalmazandó adómérték(ek) alapján önállóan, és nem más adókkal vagy adómértékekkel összehasonlítva kell elemezni.

51. Következésképpen a jelen ügy szempontjából a regisztrációs adónak a más tagállamból behozott használt személygépkocsikra gyakorolt hatását kell összehasonlítani a regisztrációsadómaradványnak a Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan hasonló használt személygépkocsikra gyakorolt hatásával, amelyekre korábban már kivetették ezt az adót. Irreleváns az az összehasonlítás, amely az olyan használt személygépkocsikat veszi alapul, amelyek értéke fogyasztásiadómaradványt tartalmaz. Ugyanakkor a nemzeti bíróságnak az alapügyben azon időpont szerinti állapotában kell megvizsgálnia a regisztrációs adót, amikor azt Nádasdi Ákos személygépkocsijára kivetették. Az adócsökkentési táblázat későbbi bevezetése tehát szintén nem lehet releváns az ügyben.

52. Kétségtelen, ahhoz, hogy össze lehessen hasonlítani az adó teljes összegét és az ezen adónak az értékcsökkenés idejét követően fennálló maradványtartalmát, annak feltételezése szükséges, hogy ezen idő már eltelt. Az is igaz, hogy az új adó vagy új adómérték bevezetésének napján ezen idő valóban még nem telhetett el. A jelen ügyben a nemzeti bíróságnak azon nap szerinti állapotában kell megvizsgálnia a magyar regisztrációs adót, amikor az adómértéket megemelték. Ennek érdekében ezért előre ki kell vetítenie azt az időben, és annak tükrében el kell döntenie, hogy fennáll-e a más tagállamokból származó használt személygépkocsik hátrányos megkülönböztetése. Az adózási rendszert érintő későbbi változások figyelembevétele eltorzítaná az adónak a valamely adott időpont szerinti állapotára vonatkozó vizsgálat eredményét.(25)

53. Az elztes döntéshozatalra elterjesztett kérdések

54. A nemzeti bíróság elször lényegében azt kérdezi, hogy az EK 90. cikk els bekezdése kizárja-e, hogy olyan adót vessenek ki a más tagállamokból származó használt személygépkocsikra, amelynek összege nem a személygépkocsi értékétl, hanem kizárólag annak m?szaki tulajdonságaitól és környezetvédelmi besorolásától függ.

55. E bekezdés azonban nem említi magát az adóalapot. E rendelkezést annyiban kell alkalmazni, amennyiben a nemzeti adó nagyobb teherrel sújthatja a más tagállamokból származó termékeket, mint a hasonló jelleg? belföldi termékeket. Amint azt a Bíróság az Outokumpo?ügyben hozott ítéletében(26) kimondta, „a közösségi jog fejl?désének jelenlegi állapotában nem akadályozza a tagállamok azon szabadságát, hogy olyan adórendszert vezessenek be, amely objektív szempontok – mint például a használt alapanyagok jellemz?i vagy az alkalmazott gyártási eljárások – alapján különbséget tesz bizonyos, akár az [EK 90. cikk] els bekezdése szerinti értelemben vett hasonló termékek között. E különbségtétel azonban csak akkor egyeztethet? össze a közösségi joggal, ha olyan célok elérésére irányul, amelyek maguk is megfelelnek a Szerz?dés és a másodlagos jog által támasztott követelményeknek, és ha a részletes szabályok alkalmasak arra, hogy megel?zzék a más tagállamokból származó import – közvetlen vagy közvetett – hátrányos megkülönböztetésének és a versenyhelyzetben lév? belföldi termékek védelmének minden formáját.”

56. A nemzeti bíróság második kérdésével lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 2004?ben bevezetett regisztrációs adó összeegyeztethet?e az EK 90. cikkének els bekezdésével a tekintetben, hogy az adó nem terheli az annak bevezetése el?tt Magyarországon forgalomba helyezett személygépkocsikat, míg a behozott használt személygépkocsikat igen.

57. Az általam fent kifejtetteknek megfelel?en azonban ezen összehasonlítás nem releváns e rendelkezés alkalmazása szempontjából. A regisztrációs adónak valamely más tagállamból behozott használt személygépkocsikra gyakorolt hatását kell inkább összehasonlítani a regisztrációsadó?maradványnak a Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan hasonló használt személygépkocsikra gyakorolt hatásával, amelyekre korábban már kivetették ezt az adót.

58. Ezért az elztes döntéshozatalra elterjesztett kérdések átszerkesztését és átfogalmazását javaslom annak érdekében, hogy a közösségi jog hasznos értelmezését lehessen adni a nemzeti bíróság számára.

59. Elször is elvben összeegyeztethet?e az EK 90. cikkel a magyar regisztrációs adóhoz hasonló adó a tekintetben, hogy az a más tagállamból behozott használt személygépkocsik magyarországi nyilvántartásba vételét terheli, míg azt a Magyarországon már nyilvántartásba vett használt személygépkocsikra már korábban kivetették volna?

60. Másodszor az els? kérdésre adandó választ befolyásolja-e az a körülmény, hogy az adó összegét – a gépjárm? értékétl függetlenül – kizárólag a gépjárm? m?szaki tulajdonságai és környezetvédelmi osztályba sorolása határozza meg?

Elvi összeegyeztethet?ség

61. Számomra úgy t?nik, hogy a Bíróságnak az eddigi vonatkozó ítélkezési gyakorlatában(27) elfogadott megközelítéséb?l elkerülhetetlenül az a következtetés adódik, hogy az adó meghatározásának módja, mivel figyelmen kívül hagyja az értékcsökkenést a más tagállamokból behozott használt személygépkocsikra vonatkozó regisztrációs adó összegének kiszámítása során, hátrányos megkülönböztetést valósít meg e személygépkocsikkal szemben a

Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan hasonló, használt személygépkocsikhoz képest, amelyekre korábban már kivetették ezt az adót.

62. E megállapításhoz az szükséges, hogy a magyarországi forgalomba helyezés kivételével minden lényeges szempontból hasonló személygépkocsikat hasonlítsunk össze. A regisztrációs adót meghatározott szempontok, így a motortípus és a henger[?]rtartalom, valamint a környezetvédelmi osztályba sorolás alapján vetik ki. A Nádasdi Ákos terhére megállapított adó így megfelelt az 5[?]ös vagy annál magasabb környezetvédelmi besorolású, az 1600 és 1800 cm³ közötti henger[?]rtartalmú Otto-motoros, illetve az 1700 és 2000 cm³ közötti henger[?]rtartalmú dízelmotoros személygépkocsik adóterhének. Ugyanígy az összehasonlításban ugyanazon értékcsökkenési jellemz[?]vel rendelkező személygépkocsiknak kell szerepelniük, amely eltérhet típus, kor, futott kilométer, stb. alapján.

63. E tényez[?]ket figyelembe véve azon új személygépkocsi, amely után 2004 májusában Magyarországon megfizették az adót, 2005 decemberére(28) elveszítette értékének jelent[?]s részét – tegyük fel 30%[?]át– , így az az eredeti árának 70%[?]áért értékesíthet[?], amely ár a meghajtás típusa, a henger[?]rtartalom és a környezetvédelmi besorolás szerint meghatározott csoportra vonatkozó regisztrációs adó 70%[?]os hányadát tartalmazza. Azonban e csoportban 100%[?]os regisztrációs adó terheli a valamely másik tagállamban vásárolt, és 2005 decemberében Magyarországon nyilvántartásba vett ugyanilyen típusú, korú, valamint a futott kilométert és egyéb jellemz[?]it tekintve is azonos személygépkocsit. Ily módon magasabb adó sújtja a behozott használt személygépkocsikat, mint a Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan hasonló személygépkocsikat, amelyekre korábban már kivetették ezt az adót.

64. A Bíróság ítélezési gyakorlatából világosan kit[?]nik, hogy ez a helyzet elvben ellentétes az EK 90. cikk els[?] bekezdéssel.

Az adó alapja

65. A magyar és a lengyel kormány hangsúlyozza, hogy a magyar regisztrációs adó lényegében környezetvédelmi adó, amennyiben annak összege kizárólag a motor típusától, henger[?]rtartalmától és környezetvédelmi besorolásától függ. Amint arra rámutatnak, az Európai Községek egyik, az EK 2. cikkben rögzített alapvet[?] célja a „környezetmin[?]ség magas szint[?] védelme és fejlesztése”.

66. Lengyelország egyaránt hivatkozik az elhasználdott járm[?]vekr[?]l szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre(29), a személygépkocsik adóztatásáról szóló tanácsi irányelvre vonatkozó bizottsági javaslatra(30) és a Bíróság által az Outokumpu[?]ügyben hozott ítéletben(31) kimondottakra, miszerint az EK 90. cikkel nem ellentétes, ha valamely (az adott ügyben a villamosenergiára kivetett) bel[?] adó mértéke az alkalmazott gyártási eljárás és a használt alapanyagok függvényében változik, feltéve, hogy a különbségtétel környezetvédelmi megfontolásokon alapul.

67. Mindkét kormány tehát nem pusztán azt állítja, hogy a regisztrációs adó összeegyeztethet[?] a közössi joggal, hanem azt is, hogy a Bíróság kedvez[?]tlen ítélete akadályozná a tagállamokat a Szerz[?]dés és a közössi intézmények által kit[?]zött célok megvalósításában.

68. Ezzel nem értek egyet. Az EK 90. cikk célja az olyan bel[?] adók tiltása, amelyek – az egyéb körülmények azonossága mellett – hasonló belföldi termékeknél súlyosabban terhelik a más tagállamokból származó termékeket. Valamely adó nem lehet kivétel e tilalom alól pusztán azért, mert a bevételek növelésére vonatkozó els[?]dleges célján túl környezetbarát termékek vagy szokások támogatására irányul. Ellenkez[?]leg, ha az adó ilyen célt szolgál, azt oly módon kell megvalósítania, amely nem terheli kevésbé a belföldi termékeket a más tagállamokból behozott

termékeknél.

69. A Bíróság ítélkezési gyakorlatából ugyanis világosan kitűnik, hogy a jelen ügy tárgyát képező regisztrációs adóval egyértelmű hasonlóságot mutató, a Nunes Tadeu- és Gomes Valente-ügyekben(32) felmerülthöz hasonló adó ellentétes az EK 90. cikkel, és a Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítéletben(33) eladottakhoz hasonló környezetvédelmi szempontoknak oly módon kell eleget tenni, hogy az ne eredményezzen a más tagállamokból származó termékekkel szembeni hátrányos megkülönböztetést.

70. Kétségtelen, hogy a tagállamok az általuk a legmegfelelőbbnek tartott környezetvédelmi szempontok alapján elvben szabadon vethetnek ki adót a gépjárművekre, és amennyiben környezetvédelmi célok játszanak szerepet, az adó összege független lehet a gépjármű értékétől. Ha azonban az adó célja és indoka környezetvédelmi jellegű, és független az értéktől, a közösségi jog miért kívánja meg az értékcsökkenés figyelembevételét a használt személygépkocsik adóztatása során? Felvethető, hogy e követelmény ellentétes a tagállamok szabadságával, amennyiben az az adó összegét szükségszerűen a személygépkocsi árához köti.

71. E nézet azonban nem állja ki az alapos vizsgálat próbáját. A szóban forgó adót csak egyszer, a személygépkocsinak az adott tagállamban történő első forgalomba hozatalakor vetik ki, vagyis az esetek túlnyomó többségében abban az időpontban, illetve nem sokkal azt követően, amikor ezen állam lakosa a gépkocsit megszerezte. A személygépkocsi más tagállamokból származó, versenyhelyzetben lévő termékekre gyakorolt hatásának megvizsgálásakor azt a szempontot kell figyelembe venni, hogy az adó beépül a személygépkocsi értékébe. Más típusú környezetvédelmi célú adók ettől eltérő elbírálás alá eshetnek. Az időszakosan fizetendő adók például nem a személygépkocsi értékének, hanem az azzal kapcsolatos folyó kiadásoknak a részét képezik, aminek következtében nem szükséges ezek értékcsökkenésének a figyelembevétel.

72. Nem a Bíróság feladata annak meghatározása, hogy Magyarország hogyan alakítsa ki a személygépkocsik adóztatásának rendszerét oly módon, hogy eleget tegyen a környezet védelmére vonatkozó szempontjainak, ugyanakkor pedig egyenlő elbánásban is részesítse a Magyarországon már nyilvántartásba vett és a valamely másik tagállamból történő behozatalukat követően újonnan forgalomba helyezett használt személygépkocsikat.

73. Egyértelmű azonban, hogy a környezetvédelmi megfontolások összeegyeztethetők az egyenlő elbánás követelményével. Ha például Magyarország a személygépkocsik forgalomba hozatala után kivetendő egyfázisú adót vezet be, alkalmazhat a Gomes Valente-ügyben hozott ítéletben(34) említett, előre meghatározott adótáblához hasonló rendszert, szükség esetén kiegészítve ezt a Tulliasiamies-ügyben hozott ítéletben(35) említett kifogás és egyéni adómegállapítás intézményeivel. Vagy pedig lehetővé kell tenni valamennyi tagállam számára, hogy a személygépkocsik adóztatásáról szóló tanácsi irányelvre vonatkozó bizottsági javaslatban(36) kifejtetteknek megfelelően (függetlenül attól, hogy a javaslat elfogadásra kerül-e, vagy sem) olyan rendszert fogadjon el, amely kizárólag valamely éves forgalomban tartási adón alapul.

Az ítélet időbeli hatályának korlátozása

74. Végül a lengyel kormány írásbeli észrevételeiben azt kéri a Bíróságtól, hogy korlátozza az ítélet időbeli hatályát arra az esetre, ha ítéletében megállapítaná a szóban forgó regisztrációs adóhoz hasonló adónak az EK 90. cikk első bekezdésével való összeegyeztethetetlenségét. Magyarország hasonló kérelmet adott elő a tárgyaláson.

75. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint azon értelmezés, amelyet a Bíróság valamely

közösségi jogszabályra vonatkozóan kifejt, megmagyarázza és – szükség esetén – pontosítja e szabály jelentését és terjedelmét, amely szerint azt a hatálybalépésének időpontjától értelmezni és alkalmazni kell, illetőleg értelmezni és alkalmazni kellett volna. Az így értelmezett szabályt a bíróságok alkalmazhatják, és azt alkalmazniuk kell az értelmezés iránti kérelemről határozó ítélet elött keletkezett és létrejött jogviszonyokra is.(37)

76. A Bíróság újabban a következőképpen fejtette ki az ítélet időbeli hatályának korlátozására vonatkozó gyakorlatát.

„A Bíróság csak kivételesen, a közösségi jogrendhez szorosan hozzátartozó jogbiztonság általános elvének alkalmazása útján korlátozhatja bármely érdekelt lehetőségét arra, hogy a Bíróság által értelmezett rendelkezésre a jóhiszeműen létrejött jogviszonyok vitatása céljából hivatkozzék [...]”.

Ezenkívül az állandó ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem nyomán hozott ítélet alapján valamely tagállamot érintő pénzügyi következmények önmagukban nem indokolják az ítélet joghatásainak időbeli korlátozását [...].

A Bíróság ezt a megoldást csak világosan meghatározott körülmények között alkalmazta, abban az esetben, amikor egyrészt az érvényes és hatályos szabályozás alapján jóhiszeműen létrejött jogviszonyok magas száma miatt súlyos gazdasági következmények felmerülésének kockázata állt fenn, másrészt pedig úgy tűnt, hogy a magánszemélyeket és a nemzeti hatóságokat a közösségi rendelkezések hatályát illető objektív és jelentős bizonytalanság a közösségi szabályozásnak meg nem felelő magatartásra indította, és amely bizonytalansághoz esetleg maguk a tagállamok vagy az Európai Közösségek Bizottságának magatartása is hozzájárult [...]”.(38)

77. A kérelem jelen ügyben történő teljesítéséhez tehát az szükséges, hogy teljesüljön a „jóhiszeműségre” vonatkozó feltétel.

78. Magyarország a tárgyaláson azt állította, hogy 2004. május 1-je és 2005. december 31-e között több mint 80 000 más tagállamból behozott használt személygépkocsi után fizettek jóhiszeműen regisztrációs adót. Előadásában azonban nem tért ki arra, hogy az EK 90. cikk alkalmazását illetően objektív jelentős bizonytalanság(39) áll fenn, illetve hogy a tagállamok vagy a Bizottság bármilyen magatartásából fakadóan azt hihette, hogy e bizonytalanság fennállt. Meggyőződésem tehát, hogy az első feltétel nem teljesül.

79. Az érintett tagállam számára súlyos gazdasági következmények felmerülésének kockázatára vonatkozó második feltételt illetően a magyar kormány a tárgyaláson előadott számításaiban 29 milliárd HUF-ra becsülte (116 millió EUR) a más tagállamokból behozott használt személygépkocsik utáni regisztrációs adóból származó összes bevételt, amely állítása szerint az éves költségvetés 0,6%-ának felel meg. Elismerte azonban, hogy nem e teljes összeget, hanem az értékcsökkenés figyelembevételéből eredő túladóztatásnak megfelelő hányadot kellene visszafizetni. Rámutatott azonban a jelentős számú egyedi ügy elbírálása és különösen a visszatérítésre jogosultak meghatározása következtében felmerülő igazgatási költségekre.

80. Az általam javasolt ítélet pénzügyi következményeként az adót vissza kell majd fizetni. Azonban ez önmagában fő szabály szerint nem indokolja az ítélet időbeli hatályának korlátozását. Nem hiszem továbbá, hogy a visszatérítést olyan súlyos gazdasági következménynek lehetne tekinteni, amely igazolhat ilyen korlátozást. A szóban forgó összeg valószínűleg számottevően kevesebb, mint az említett költségvetési bevétel 0,6%-a. A visszatérítésnek kizárólag a túladóztatásnak megfelelő hányadra kell vonatkoznia, és a magyar kormány

aggodalmaival ellentétben a közösségi jog nem írhatja el? valamely tagállam számára, hogy kutassa fel az összes túladóztatott személyt, hanem pusztán azt, hogy térítse vissza a többletet azok számára, akik azt igénylik.

81. Az sem feltételezhet?, hogy az egyes ügyekben fizetend? összeg megállapítása túlságosan nagy igazgatási terhet jelentene. Elvben elegend? a megfelel? szempontokon alapuló, el?re meghatározott adótáblázat rendszerének bevezetése, kiegészítve azt a kifogás és az egyéni adómegállapítás intézményeivel.(40)

82. Következésképpen úgy gondolom, hogy Magyarország tekintetében nem állapítható meg a súlyos gazdasági következmények felmerülésének kockázata, és a jelen ügyben nem látom indokoltnak az ítélet id?beli hatályának korlátozását.

83. Végül megemlíteném, hogy meglepetésemre nem a magyar, hanem a lengyel kormány vetette fel ezt a kérdést a jelen ügyben. Mivel az id?beli hatály korlátozásának az adott érintett tagállamban irányadó helyzet – a jóhiszem?ség és a súlyos nehézségek kockázatának fennállása – vizsgálatán kell alapulnia, úgy gondolom, hogy elvi okokból nem lenne kívánatos, ha a korlátozást pusztán valamely másik tagállam kérelmére rendelnék el.

Végkövetkeztetések

84. Valamennyi fenti megfontolásra tekintettel nézetem szerint a Bíróságnak a következ? válaszokat kell adnia a Hajdú-Bihar Megyei Bíróság által el?zetes döntéshozatal céljából el?terjesztett kérdésekre:

1) Annak megállapítása végett, hogy a tagállamban történ? els? forgalomba helyezésük alkalmával a személygépkocsikra kivetett adó – amennyiben az a használt személygépkocsikra vonatkozik – összeegyeztethet?e az EK 90. cikk els? bekezdésével, ezen adónak a másik tagállamból nemrégiben behozott ilyen személygépkocsik ára gyakorolt hatását azzal a hatással kell összevetni, amelyet a maradványadó az els? tagállamban már forgalomba helyezett, ugyanezen adóval korábban terhelte, hasonló használt személygépkocsik ára gyakorol. Az adó bevezetése el?tt a tagállamban már forgalomba helyezett használt személygépkocsikkal történ? összehasonlítás itt irreleváns.

2) Amennyiben a tagállamban történ? els? forgalomba helyezésük alkalmával a személygépkocsikra kivetett adót, amelynek összegét a személygépkocsi tényleges értékcsökkenésének figyelmen kívül hagyásával számítják ki, úgy alkalmazzák a más tagállamokból behozott ilyen személygépkocsikra, hogy az meghaladja a nemzeti területen már nyilvántartásba vett hasonló használt személygépkocsik értékének maradványadó-tartalmát, ez az adó – az adótöbblet mértékében – összeegyeztethetetlen az EK 90. cikk els? bekezdésével.

3) Az összeegyeztethetlenséget nem befolyásolja az a körülmény, hogy a szóban forgó adó környezetvédelmi célra irányul, illetve hogy azt kizárólag a környezetvédelem objektív szempontjai alapján vetik ki.

1 – Eredeti nyelv: angol.

2 – A jelenleg az EK 90. cikkben foglalt tilalmak korábban az EK?Szerz?désnek a – korábbi ítélkezési gyakorlatban is hivatkozott – 95. cikkében szerepeltek. Mindenesetre az egységesség érdekében a jelenlegi számozást fogom használni a továbbiakban.

3 – A C?47/88. sz. ügyben 1990. december 11-én hozott ítélet (EBHT 1990., I?4509. o.). Lásd különösen a 17?21. pontot.

4 – A C?345/93. sz. ügyben 1995. március 9-én hozott ítélet (EBHT 1995., I?479. o.). Lásd különösen a 4., 10., és a 13?15. pontot.

5 – A C?375/95. sz. ügyben 1997. október 23-án hozott ítélet (EBHT 1997., I?5981. o.). Lásd különösen a 3?5., 21?23., 28., 29., 40. és a 43?47. pontot.

6 – Lásd még a C?90/94. sz., Haahr Petroleum ügyben 1997. július 17-én hozott ítélet (EBHT 1997. I?4085. o.) 34. pontját.

7 – A C?393/98. sz. ügyben 2001. február 22-én hozott ítélet (EBHT 2001., I?1327. o.). Lásd különösen a 7., 24?26., 28?30. és 37. pontot.

8 – A C?101/00. sz. ügyben 2002. szeptember 19-én hozott ítélet (EBHT 2002., I?7487. o.). Lásd különösen a 5., 6., 57., 60., 61., 78?80. és 85?89. pontot.

9 – A C?387/01. sz. ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet (EBHT 2004., I?4981. o.). Lásd különösen a 23., 40., 65?81., 86., és 87. pontot.

10 – Feltehetően 100 km?re számított „literben kifejezett üzemanyag-fogyasztás”, csökkentve 3 literrel (dízel esetén 2 literrel), amelynek mérése a 93/116 irányelvvel módosított 80/1268 irányelvnek megfelelően a MVEG?ciklus (Motor Vehicles Emissions Group [Motorgépjárm? Kibocsátási Munkacsoport]) szerinti teljes fogyasztás alapján történik. Ennélfogva, ha az átlagos fogyasztás nem haladta meg a 2, illetve 3 litert, nem került kivetésre adó.

11 – Lásd még a 319/81. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1983. március 15-én hozott ítélet (EBHT 1983., 601. o.) 17. pontját.

12 – Lásd még a 106/84. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben 1986. március 4-én hozott ítélet (EBHT 1986., 833. o.) 21. pontját.

13 – Különböz?, itt nem tárgyalt rendelkezések vonatkozhatnak más típusú gépjárm?vekre is. Mindenestre a „személygépkocsi” fogalmat a továbbiakban kizárólag a regisztrációs adó alá tartozó „személygépkocsira és lakóautóra” fogom használni.

14 – Azaz Otto- vagy dízelmotor.

15 – Láthatólag ez az 1?t?l 10?ig terjed? skála szerinti csoportosítás alapvet?en a károsanyag? és zajkibocsátáson alapul. A magasabb besorolás kedvez?bb környezeti teljesítményt jelez. A regisztrációs adó esetében kizárólag az kerül figyelembevételre, hogy a besorolás 5?nél rosszabb e (ami magasabb adómértékkel jár) vagy azzal egyez?, illetve annál jobb (ami alacsonyabb adómértékkel jár).

16 – A 2005. évi CXIX törvény 53. §?a és 13. mellékletének II. része

17 – A 2004. évi XIII. törvény

18 – A 106/77. sz. ügyben 1978. március 9-én hozott ítélet (EBHT 1978., 629. o.) 21. pontja.

19 – A C?144/04. sz. ügyben 2005. november 22-én hozott ítélet (EBHT 2005., I?9981. o.) 77. pontja. Az ügyben kor alapján történ? hátrányos megkülönböztetés?l volt szó, de a Simmenthal?ügyben hozott ítéletet a közösségi joggal ellentétesen kivetett adók tekintetében is

megerősítették, lásd például a C-10/97-C-22/97. sz. I IN. CO. GE. '90 és társai egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1998., I-6307. o.) 20. és 21. pontját.

20 – Amint azt a Bíróság elsőként 40 éve az 57/65. sz. Lütticke-ügyben hozott ítéletének (EBHT 1966., 205. o.) 210-212. pontjában elismerte.

21 – Amint azt a Bíróság a C-343/90. sz. Lourenço Dias-ügyben hozott ítélet (EBHT 1992, I-4673. o.) 49. pontjában és a rendelkezés rész 1. pontjában kimondta, az, hogy a nemzeti adórendszer egyes elemei vagy végrehajtásának egyes szabályai hátrányosan megkülönböztetnek, és így azok az EK 90. cikkbe ütköznek, nem feltétlenül eredményezi azt, hogy az egész rendszert összeegyeztethetetlennek kell tekinteni. (Ezen ügyben szintén a fent hivatkozott Nunes Tadeu- és Gomes Valente- ügyekben vitatott adóról volt szó, azonban az nem releváns a Portugáliában már nyilvántartásba vett, illetve a más tagállamokból behozott használt járművek megítélése közötti különbség szempontjából.)

22 – Vö. a C-430/93. és C-431/93. sz., van Schijndel és van Veen egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1995., I-4705. o.) 27. pontjával.

23 – Lásd a C-312/93. sz. Peterbroeck-ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-4599. o.) 21. pontját, amelyből úgy tűnik, hogy a közösségi jog néha kizárja az ilyen szabályok alkalmazását.

24 – Amint arra a magyar kormány rámutat, visszamenőleges kettős adóztatáshoz vezetne, ha olyan korábban forgalomba helyezett személygépkocsikra vetnének ki új adót, amelyeket már valamely másik adó terhelt.

25 – Röviddel a fogyasztási adónak a regisztrációs adóval való felváltását követően a gyakorlatban versenyhelyzet alakult ki a Magyarországra behozott használt személygépkocsik és a Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan használt személygépkocsik között, amelyek ára fogyasztásiadó-maradványt tartalmazott. Hasonló a helyzet az adómértékek változása esetén. Ilyen esetekben az átmenet miatt *de facto* különbség állhat fenn a Magyarországon korábban, illetve újonnan nyilvántartásba vett használt személygépkocsik adóterhe között. Az ilyen különbségek azonban elkerülhetetlenek akkor, amikor a tagállamok adórendszereik e területen történő kiigazítása érdekében gyakorolják adóztatási szuverenitásukat. E szuverenitásra tekintettel a közösségi jog alapján a kérdés nem az, hogy az egyes egymást követő adó(mértéke)k a rendszer megváltoztatását követő átmenet idejére okozhatnak-e bánásmódbeli különbségeket, hanem az, hogy azok önmagukban megvalósítanak-e hátrányos megkülönböztetést.

26 – A C-213/96. sz. ügyben 1998. április 2-án hozott ítélet (EBHT 1998., I-1777. o.) 30. pontja.

27 – A 4. és az azt követő pontokban összefoglaltak szerint.

28 – A regisztrációs adó és az adócsökkentési tábla bevezetése közötti időszakot példaként véve.

29 – A 2000. szeptember 18-i irányelv (HL 2000. L 269. 34. o.; magyar nyelvű különkiadás: 15. fejezet, 5. kötet, 224. o.).

30 – COM (2005) 261 végleges, 2005. július 5.

31 – Az ítélet (hivatkozás a 26. lábjegyzetben) 31. pontja.

32 – Lásd a fenti 7. és azt követő, valamint a fenti 14. és azt követő pontokat.

33 – Hivatkozás az 5. lábjegyzetben, lásd különösen a fenti 12. és azt követő pontokat.

34 – Lásd a fenti 15. pontot.

35 – Lásd a fenti 19. pontot.

36 – A fenti 30. lábjegyzetben hivatkozott javaslat.

37 – Lásd például a C-402/03. sz. Skov-ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-0000.) 50. pontját.

38 – A C-423/04. sz. Richards-ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-0000) 40-42. cikke.

39 – Lásd a C-228/05. sz. Stradasfalti-ügyre vonatkozó, 2006. június 22-i indítványom 87-89. pontját, amelyben kétségeimet fogalmaztam meg e feltétel legpontosabb megfogalmazását illetően.

40 – Lásd a Gomes Valente- és a Tulliasiamies-ügyre történő hivatkozást a fenti 71. pontban