

GENERALINIS ADVOKATAS E. SHARPSTON

IŠVADA,

pateikta 2006 m. liepos 13 d.1(1)

Byla C-290/05

Ákos Nádasdi

prieš

Vám- és Pénzügyi-rség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

1. Prašyme priimti prejudicinį sprendimą *Hajdú-Bihar Megyei Bíróság*, Vengrija, klausia, ar nacionalinis lengvųjų automobilių registracijos mokestis suderinamas su EB 90 straipsnio pirma dalimi. Minėtu mokestiu apmokestinamas kiekvienas automobilis, kai jis pirmą kartą pradedamas eksploatuoti valstybės narės keliuose, mokestio dydį nustatant pagal automobilio technines charakteristikas ir pagal ekologinę klasifikaciją, neatsižvelgiant jo vertės. Klausimas ypač keliamas dėl šio mokestio taikymo naudotiems, iš kitų valstybių narių importuotiems automobiliams.

Atitinkami Bendrijos teisės aktai

2. EB 90 straipsnyje nustatyta:

„Jokia valstybė narė tiesiogiai ar netiesiogiai neapmokestina kitų valstybių narių gaminių jokiais savo vidaus mokesčiais, didesniais už tuos, kuriais ji tiesiogiai ar netiesiogiai apmokestina panašius vietos gaminius.

Be to, jokia valstybė narė neapmokestina kitų valstybių narių gaminių tokio pobūdžio vidaus mokesčiais, kurie suteiktą netiesioginę apsaugą kitiems gaminiams.“

3. Šis straipsnis, ypač pirmąjį jo pastraipį, Teisingumo Teismas nagrinėjo daugelyje bylų, konkrečiai susijusių su nacionaliniu mokestiu, kuriuo apmokestinami iš kitų valstybių narių importuoti naudoti lengvieji automobiliai(2). Ši Teisingumo Teismo praktika yra nusistovėjusi ir gerai žinoma, nepaisant to, gali būti naudinga prisiminti esminius jos elementus. Nagrinėjant Teisingumo Teismo praktiką, reikia nepamiršti, kad jei yra naujos prekės pardavimo kainų žemina x % mokestio, tai yra naudotos prekės kainų, atsižvelgus į nuvertėjimą, žemina x % *likutinio* mokestio.

4. Sprendime *Komisija prieš Daniją* (3) visų pirma buvo nagrinėjamas mokestis, kuriuo apmokestinama pirma lengvųjų automobilių registracija Danijoje. Naujiems automobiliams (jie visi buvo importuoti, nes Danijoje negaminami) taikomas tarifas buvo didesnis nei 100 % kainos. Importuotą naudotą automobilį apmokestinamoji vertė yra 100 % naujo automobilio kainos, jei

automobilis yra mažiau nei šeši? m?nesi? senumo, ir 90 % kainos, jei jis yra senesnis nei šeši m?nesiai. Danijoje parduodant jau registruotus naudotus automobilius dar kart? registracijos mokestis nerenkamas.

5. Teisingumo Teismas pažym?jo, kad nors Danijoje lengvieji automobiliai negaminami, naudot? automobili? rinka joje egzistuoja. Prek? tampa vidaus preke, kai tik ji importuojama ir pateikiama ? rink?. Importuoti ir šalies viduje pirkti naudoti automobiliai yra panašios arba konkuruojan?ios prek?s. Tod?l EB 90 straipsnis taikomas registracijos mokes?iui, kuriuo apmokestinamas naudot? automobili? importas. Šiuo atveju reik?jo atsižvelgti ne tik ? vietos ir importuot? prek? vidaus mokes?io tarif?, bet ir ? apmokestinimo pagrind? bei išsamias šio mokes?io nustatymo taisykles.

6. Teisingumo Teismas pripažino, jog kadangi mokes?io, kuriuo apmokestinami nauji automobiliai, dydis yra labai didelis, dalis mokes?io, kuris dar ?eina ? naudoto automobilio vert?, Danijoje nurašoma l?iau nei kitose valstyb?se nar?se. Ta?iau importuot? naudot? automobili? apmokestinimas bent 90 % naujo automobilio vert?s yra akivaizdžiai per didelis, palyginti su likutine anks?iau registruot? ir Danijos rinkoje pirkt? automobili? verte. Vadinas, importuojam? naudot? automobili? apmokestinimas buvo diskriminuojantis.

7. Sprendime *Nunes Tadeu*(4) buvo nagrin?tas vienintel? kart? taikomas mokestis, kuriuo apmokestinamos lengvosios keleivin?s motorin?s transporto priemon?s, registruotos Portugalijoje, neatsižvelgiant ? tai, ar jos importuotos naujos, ar naudotos, ir ar jos rinktos arba gamintos Portugalijoje. Mokes?io suma priklauso nuo automobilio cilindr? darbinio t?rio, o ne nuo jo kainos, ta?iau importuotiems naudotiems automobiliams, pirm? kart? registruotiems daugiau nei prieš dvejus metus, suteikiama 10 % nuolaida.

8. Teisingumo Teismas pažym?jo, kad gin?ijamas mokestis netaikytas naudot? automobili? sandoriams Portugalijoje, nes jis renkamas tik vien? kart?, kai automobilis buvo pirm? kart? ?ia registruojamas, ir kad šio mokes?io dalis buvo ?traukta ? naudot? automobili?, kurie jau buvo registruoti ir nupirkti Portugalijos rinkoje, vert?.

9. Ta?iau mokestis už naudotus automobilius, nesvarbu, kokio jie amžiaus ir kokios b?kl?s, negal?jo b?ti mažesnis nei 90 % mokes?io, renkamo už nauj? automobil?, nors mokes?io, kuris ?eina ? Portugalijoje pirkt? naudoto automobilio vert?, likutis gal?jo b?ti mažesnis už šį sum?, nes likutin? mokes?io vert? maž?jo atitinkamai automobilio nuvert?jimui. Tod?l importuoti naudoti automobiliai buvo apmokestinami akivaizdžiai per dideliu mokes?iu, palyginti su mokes?io už jau registruotus ir Portugalijos rinkoje nupirktus naudotus automobilius likutine verte. Vadinas, importuoti naudoti automobiliai buvo diskriminuojami.

10. Šiek tiek sud?tingesn? mokes?i? sistema buvo nagrin?jama sprendime *Komisija prieš Graikij?*(5). Graikijoje pirmojo pardavimo ar importo metu automobiliai apmokestinami specialiu naudojimo mokes?iu, o papildomas mokestis mokamas registruojant pirm? kart?. Abu mokes?iai renkami kaip procentin? kainos dalis (atsižvelgiant ? variklio darbin? t?r?). Importuot? naudot? automobili? apmokestinamoji vert? nustatoma sumažinant 5 % atitinkamo naujo automobilio kain? už kiekvienus naudojimo metus, daugiausia galint sumažinti 20 %. Be to, specialaus naudojimo mokes?io tarifai buvo sumažinti už automobilius, kuriuose naudojamos tam tikrus kriterijus atitinkan?ios ir tarš? mažinan?ios technologijos. Ta?iau importuotiems naudotiems automobiliams, kuriuose naudojamos tokios technologijos, mokes?iai nebuvo sumažinti.

11. D?l specialaus naudojimo mokes?io ir papildomo mokes?io Teisingumo Teismas pažym?jo, kad mokestis už importuotus naudotus automobilius kiekvienais metais buvo mažinamas tik 5 % nuo viso už nauj? automobil? renkamo mokes?io dydžio, negalint sumažinti daugiau kaip 20 %, nesvarbu, kokio atitinkamas automobilis senumo. Atvirkš?iai, likutin? mokes?io, kuris ?eina ?

Graikijoje pirktų automobilio vertė, dalis mažėjo proporcingai automobilio nuvertėjimui. Be to, paprastai automobilio vertė sumažėja gerokai daugiau nei 5 % per metus, o pirmaisiais metais net daugiau, ir tai trunka ilgiau nei ketverius metus. Todėl mokestis už importuotus naudotus automobilius paprastai būdavo didesnis nei mokesčio, kuris įeina į jau registruotų ir Graikijos rinkoje pirktų naudotų automobilio vertę, dalis.

12. Graikijos vyriausybė teigė, kad nustatant didžiausią 20 % lengvatą buvo siekiama sumažinti seną, pavojingą ir aplinkai teršiantį automobilio eksploatavimą. Tačiau Teisingumo Teismas nurodė, kad tai, jog valstybės narės siekia šio tikslo, neatleidžia jį nuo pareigos laikytis EB 90 straipsnyje nustatytos nediskriminavimo taisyklės. Mokesčių sistema gali būti laikoma suderinama su šiuo straipsniu tik tada, jei pašalinama bet kokia galimybė importuojamoms prekėms taikyti didesnius mokesčius nei vidaus prekėms, t. y., kad bet kuriuo atveju ji negalėtų turėti diskriminacinio poveikio(6).

13. Dėl sumažinto mokesčio, taikomo taršų mažinančias technologijas naudojančioms automobiliams, Teisingumo Teismas nurodė, kad valstybės narės, suteikdamos mokesčių lengvatas mažiau aplinkai teršiantiems tos šalies automobiliams, bet netaikydamos jų kitų valstybių narių automobiliams, kurie atitinka tuos pačius kriterijus, pažeidžia EB 90 straipsnį. Nei šias priemones patvirtinantis Komisijos pareiškimas, nei techniniai sunkumai, nustatant, ar importuoti naudoti automobiliai atitinka minėtus kriterijus, negali pakeisti šios išvados.

14. Sprendime *Gomes Valente*(7) nagrinėjamas toks pats mokestis kaip ir sprendime *Nunes Tadeu*, bet jis buvo tvirtintas teisės akto pataisa, kuri 10 % vienkartinę lengvatą, taikomą importuotiems naudotiems automobiliams, pirmą kartą registruotiems prieš daugiau nei dvejus metus, pakeitė nustatytais sumažintais tarifais, kai po vienerių metų naudojimo lengvata sudaro 18 % ir gali siekti 67 % po 8 metų naudojimo.

15. Teisingumo Teismas nusprendė, kad sprendimuose *Komisija prieš Daniją* ir *Nunes Tadeu* nėra teigiama, jog realus nuvertėjimas priklauso tik nuo kiekvieno automobilio vertinimo ar eksperto testo. Remiantis nustatytais sumažintais tarifais, pagrįstais tokiais kriterijais, kaip antai amžius, rida, bendra būklė, slenkamasis judėjimas, markė ar automobilio modelis, taip pat manoma nustatyti naudotų automobilio vertę, kuri paprastai beveik atitinka jo tikrąją kainą. Sudarant tokių tarifų lentelę, galima būtų remtis vidutinės esamas naudotų automobilio kainas nacionalinėje rinkoje nurodančiu sąrašu arba vadovu. Tačiau tam, kad mokesčių sistema būtų suderinama su EB 90 straipsniu, ji turi būti tvirtinta taip, kad negalėtų atsirasti joks diskriminacinis poveikis.

16. Ginijama nustatyti sumažinti tarifų lentelė nebuvo paremta Teisingumo Teismo nurodytais kriterijais. Ji negalėjo užtikrinti, kad mokesčio dydis už iš kitos valstybės narės importuotą automobilį neviršys už tokį patį Portugalijoje jau registruotą automobilį renkamo mokesčio likučio. Todėl ginijamoje mokesčių sistemoje nebuvo pašalinta galimybė, kad importuotoms prekėms gali būti taikomi didesni mokesčiai nei vidaus prekėms.

17. Sprendime *Tulliasiamies ir Siilin*(8) nagrinėjamas Suomijos automobilio mokestis, kuris turėjo būti sumokamas prieš registruojant arba prieš pradedant eksploatuoti automobilį. Mokėtina suma sudarė automobilio apmokestinamoji vertė, sumažinta tam tikra fiksuota suma, tačiau mokėtina suma negalėjo būti mažesnė nei 50 % minėtų apmokestinamosios vertės. Už importuotą naudotą automobilį mokėtinas mokestis yra toks pats kaip ir renkamas už atitinkamą naują automobilį, tačiau po šešių mėnesių jis mažinamas – su mažomis išimtimis – 0,5 % kiekvieną kalendorinį naudojimo mėnesį, bet ne ilgiau kaip 150 mėnesių (vadinasi, po dvylikos su puse metų lengvata sudaro 75 %).

18. Teisingumo Teismas pažymėjo, kad jau registruoto Suomijoje naudoto automobilio atveju

mokestis už automobilį? gal?jo b?ti sumokamas tuomet, kai šis yra naujas, remiantis naujo automobilio oficialaus importuotojo pirkimo kaina, ne?traukiant jo pelno maržos. Atvirkščiai, už priva?i? asmen? importuotus naudotus automobilius mok?tinas mokestis buvo apskai?iuojamas remiantis panašaus naujo automobilio vartotojui si?loma pirkimo kaina, kuri paprastai yra aukštesn? nei oficiali importuotojo mokama kaina. Šioje sistemoje neatmetama galimyb?, kad tam tikrais atvejais importuoti naudoti automobiliai bus apmokestinami suma, didesne už mokes?io, ?skai?iuoto ? jau registruoto nacionalin?je teritorijoje naudoto automobilio vert?, likut?. Tod?l šiuo atžvilgiu tokia sistema prieštarauja EB 90 straipsniui.

19. Teisingumo Teismas nusprend?, kad nuo 7?ojo iki 15?ojo m?nesio skai?iuojant m?nesin? 0,5 % nuvert?jim? neatsižvelgta ? real? kiekvieno naudoto automobilio nuvert?jim?, tod?l tai taip pat prieštarauja EB 90 straipsniui. Be to, jei realus nuvert?jimas yra apibr?žiamas abstrak?iai, remiantis nacionalin?je teis?je nustatytais kriterijais, EB 90 straipsnis reikalauja, kad b?t? nustatyta tokia apmokestinimo sistema, kuri netur?t? jokio diskriminuojan?io poveikio. Tod?l daroma prielaida, kad apskai?iavimo kriterijai yra vieši ir kad iš kitos valstyb?s nar?s importuoto naudoto automobilio savininkas gali gin?yti vienodo tarifo metodo taikym? šiam automobiliui, o tai gali reikšti, jog reik?s tirti konkre?ias jo charakteristikas siekiant užtikrinti, kad jam taikomas mokestis neb?t? didesnis nei mokes?io, ?skai?iuoto ? panašaus jau registruoto nacionalin?je teritorijoje naudoto vert?, likutis.

20. Byloje *Weigel*(9) nagrin?tas standartinis degal? vartojimo mokestis, kuriuo apmokestinami Austrijoje pirm? kart? registruojami automobiliai. Apmokestinimo pagrindas buvo arba už automobil? sumok?ta kaina, arba tam tikrais atvejais dabartin? automobilio rinkos kaina. Iš esm?s mok?tin? sum? sudar? 2 % nuo apmokestinamosios vert?s, padauginai iš tam tikro degal? suvartojim? apib?dinan?io skai?iaus(10), ir mokestis negal?jo viršyti 16 % apmokestinamosios vert?s. Ta?iau buvo taikomas 20 % papildomas mokestis, ypa? kai mokestis buvo renkamas vien tod?l, kad automobilis pirm? kart? registruojamas Austrijoje, nesudarant sandorio, apmokestinamo PVM.

21. Teisingumo Teismas pirmiausia nagrin?jo bazin? mokest? ir pri?jo prie išvados, kad jis nepažeidžia EB 90 straipsnio, jei – o taip ir buvo šiuo atveju – dabartin?s rinkos vert?s apskai?iavimo b?das tiksliai atitinka real? automobili? nuvert?jim? ir leidžia pasiekti toki? importuot? naudot? automobili? apmokestinimo tiksl?, t. y. jokių b?du šio mokes?io dydis neturi viršyti mokes?io, ?skai?iuoto ? panašaus jau registruoto nacionalin?je teritorijoje naudoto automobilio vert?, liku?io.

22. Ta?iau d?l 20 % papildomo mokes?io Teisingumo Teismas pažym?jo, kad didesnio apmokestinimo, kuris iš esm?s niekada nebus taikomas panašioms vietos prek?ms, kriterijus negali b?ti suderinamas su EB 90 straipsniu, nes pagal š? kriterij? vidaus prek?ms iš anksto netaikomas didesnis apmokestinimas(11). Šis kriterijus taip pat yra nesuderinamas su šia nuostata, jei didžiausiais mokes?iais apmokestinamos prek?s yra importuotos prek?s(12). 20 % papildomas mokestis tik vidaus sandoriams nustatytam baziniam mokes?iui buvo taikomas tik išimtin?mis aplinkyb?mis, tod?l jis nesuderinamas su EB 90 straipsniu.

23. Remiantis šia Teisingumo Teismo praktika galima teigti, jog tam, kad b?t? suderintas su EB 90 straipsnio pirm?ja pastraipa, nacionalinis mokestis, kuriuo vien? kart? apmokestinami visi automobiliai, pirm? syk? registruojami valstyb?je nar?je, tiek, kiek tai susij? su naudotais automobiliais, turi b?ti apskai?iuotas taip, kad b?t? išvengta bet kokios diskriminacijos toki? automobili? iš kit? valstybi? nari? atžvilgiu. Tod?l tokio mokes?io, taikomo importuotiems naudotiems automobiliams, suma neturi b?ti didesn? nei mokes?io, ?skai?iuoto ? tokio paties automobilio, pirm? kart? registruoto toje pa?ioje valstyb?je nar?je anks?iau vert?, likutis.

24. Teisingumo Teismas taip pat nurod?, kad reikia atsižvelgti ? išsamias apmokestinimo

taisykles, nustatant, ar mokestis neprieštarauja EB 90 straipsniui; kad siekis apsaugoti aplinką neatleidžia valstybės narės nuo pareigos vengti bet kokios diskriminacijos; kad vertės sumažėjimas nebūtinai turi būti nustatytas kiekvienu konkrečiu atveju, bet galima remtis lentelėmis, pagrįstomis atitinkamais kriterijais, tam, kad būtų gauta apytikrų sumažėjusios vertės suma; ir kad savininkas turi turėti galimybę gynyti tokią lentelę taikymu, kai neatsižvelgiama į realias individualaus automobilio charakteristikas.

Nacionalinės teisės aktai

25. Tam, kad būtų galima užregistruoti keleivinį automobilį ar variklinį automobilį (13) ir naudoti juos Vengrijos keliuose, nustatoma išankstinė sąlyga – sumokėti registracijos mokestį (*regisztrációs adó*).

26. Iki 2004 m. vasario 1 d. tokie automobiliai buvo apmokestinami naudojimo mokesčiu (*fogyasztási adó*). Tai buvo vienkartinė suma, apskaičiuota kaip deklaruotosios automobilio vertės procentinis dalis, pastarąjį nustatant pagal tam tikras automobilio naudojimo charakteristikas.

27. Nuo pirmiau nurodytos datos 2003 m. įstatymu Nr. CX (Registracijos mokesčio įstatymas) naudojimo mokestis buvo pakeistas registracijos mokesčiu. Jis renkamas kaip fiksuota suma, kuri kiekvienos klasės automobiliui buvo skirtinga. Iš esmės automobiliai skirstomi pagal variklio tipą (14), darbinį tūrį ir pagal tai, kaip jie atitinka aplinkosaugos reikalavimus (15). Atskirai klasifikuojami „kolekciniai“ ir „kiti“ automobiliai. Mokesčio suma nesusijusi su automobilio verte. Jis taikomas nepaisant to, ar automobilis importuotas (naujas arba naudotas), ar pagamintas Vengrijoje.

28. Posūdyje paaiškėjo, kad nuo 2006 m. sausio 1 d. – taigi vėliau nei šioje byloje nagrinėjamas laikotarpis – įvestas mokėtino mokesčio sumažinimas (16), atsižvelgiant į tai, kiek mėsinių praėjo nuo tada, kai automobilis pradėtas eksploatuoti ir kai pradėta mokesčio mokėjimo administracinė procedūra. Lengvatos svyruoja nuo 3 % (kai praėjo mažiau nei du mėnesiai) iki 66 % (kai praėjo daugiau nei 25 metai).

29. Automobiliai apmokestinami ir kitais mokesčiais (įskaitant metinį mokestį), bet šioje byloje jie nenagrinėjami.

Pagrindinė byla ir prašymas priimti prejudicinį sprendimą

30. 2004 m. gegužės 2 d. A. Nádasdi Vokietijoje nusipirko naudotą *Volkswagen Passat* už 6 000 EUR ir gegužės 13 d. jis paprašė, kad būtų nustatytas automobilio registracijos mokestis. Gegužės 14 d. nustatytas 150 000 HUF dydžio mokestis (apie 600 EUR), kuris buvo iš karto sumokėtas.

31. Tą patį dieną 2004 m. gegužės 14 d. pradėtas taikyti daug didesnis registracijos mokestis (17). Todėl 2004 m. lapkričio 11 d. mokesčio administratorius peržiūrėjo pradinį nustatymą ir jį pakeitė, nustatydamas 390 000 HUF dydžio mokestį (apie 1 550 EUR), reikalaudamas, kad A. Nádasdi sumokėtų papildomus 240 000 HUF (apie 950 EUR).

32. A. Nádasdi pareiškė ieškinį dėl šio sprendimo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme. Jo ieškinys susijęs su padidinto registracijos mokesčio įsigaliojimo diena, atsižvelgiant į minėto automobilio įgijimo momentą ir prašymą jį registruoti. Nagrinėjant bylą iš esmės nacionaliniame teisme, jis nesirėmė nesuderinamumu su Bendrijos teise.

33. Tą patį nacionalinis teismas mano, kad jis savo iniciatyva turi taikyti Bendrijos teisę ir abejoja Vengrijos registracijos mokesčio suderinamumu su EB 90 straipsniu. Jis mano, kad

užsienyje ?gyti naudoti automobiliai ir iki 2004 m. vasario 1 d. Vengrijoje užregistruoti automobiliai yra „panašios prekės“ ir kad registracijos mokesčio dydis už importuotus naudotus automobilius gali būti laikomas didesnis nei mokesčio, ?skaičiuoto ? panašaus vietos naudoto automobilio vert?, likutis. Kyla klausimas, ar registracijos mokestis skatina vietos naudoto automobilio pirkimą ir taip sukuria diskriminaciją kitose valstyb?se nar?se ?gyt? naudoto automobilio rinkos atžvilgiu. Be to, nacionalinis teismas teigia, kad jis yra (pirmosios ir) paskutin?s instancijos teismas šioje byloje, todėl jis privalo kreiptis ? Teisingumo Teism?.

34. Jo klausimai yra tokie:

„1. Ar EB 90 straipsnio pirmoji pastraipa leidžia valstyb?ms nar?ms išlaikyti mokestį už lengvuosius naudotus automobilius iš kit? valstybi? nari?, kurio dydis visiškai nepriklauso nuo automobilio vert?s, o nustatomas tik pagal automobilio technines charakteristikas (variklio tip?, variklio darbin? t?r?) ir jo klasifikaciją pagal aplinkos apsaugos reikalavimus?

2. Jei ? pirm?j? klausim? b?t? atsakyta teigiamai: ar šioje byloje taikomas 2003 m. Registravimo mokesčio ?statymas Nr. CX tiek, kiek jis susij?s su importuotais lengvaisiais naudotais automobiliais, neprieštarauja EB 90 straipsnio pirmajai pastraipai, atsižvelgiant ? tai, kad už iki šio ?statymo ?sigaliojimo prad?t? eksploatuoti lengv?j? automobilio registravim? mokestis netur?jo b?ti mokamas?“

35. Vengrijos ir Lenkijos vyriausyb?s bei Komisija pateik? pastabas raštu. A. Nádassdi, Vengrijos vyriausyb? ir Komisija pateik? pastabas žodžiu 2006 m. birželio 1 d. pos?dyje.

Vertinimas

Priimtinumas

36. Vengrijos vyriausyb? teigia, kad prašymas priimti prejudicin? sprendim? yra nepriimtinas, nes jame nepaaiškinama, kod?l Bendrijos teis?s išaiškinimas reikalingas prašym? priimti prejudicin? sprendim? pateikusiam teismui sprendžiant byl? iš esm?s, kada b?tent ?sigaliojo padidintas registracijos mokestis. Vyriausyb?s nuomone, toks išaiškinimas n?ra svarbus šiuo atveju. Momentas, kada ?sigaliojo padidintas mokestis, ir jo taikymas automobili? ?sigijimui nuo tam tikros dienos yra nacionalin?s teis?s klausimai.

37. Iš ties? momento, kada ?sigaliojo padidintas Vengrijos registracijos mokestis, nustatymas ir šio mokesčio taikymas automobili? ?sigijimui nuo tam tikros dienos, vieninteliai gin?ijami klausimai tarp A. Nádassdi ir mokesčio administratoriaus, yra visiškai nesusij? su Bendrijos teis?s aiškinimu.

38. Tačiau jau nuo 1978 m., bylos *Simmenthal*(18), kurioje nagrin?tas nacionalinis mokestis pripažintas neatitinkantis Bendrijos teis?s, Teisingumo Teismas teig?, kad „kiekvienas nacionalinis teismas turi savo kompetencijos ribose taikyti vis? Bendrijos teis? ir saugoti teises, kurias pastaroji suteikia privatiems asmenims, todėl jis turi panaikinti bet koki? nacionalin?s teis?s nuostat?, kuri gali prieštarauti Bendrijos teisei“. Šis teiginys ?vairiose srityse dažnai buvo patvirtintas iš naujo ir paskutin? kart? byloje *Mangold*(19).

39. Uždrausdama diskriminacin? apmokestinim?, EB 90 straipsnio pirmoji pastraipa suteikia privatiems asmenims teis? neb?ti apmokestinami tokio mokesčiu, ir ši? teis? turi ginti nacionaliniai teismai(20).

40. Todėl tiek, kiek Vengrijos registracijos mokesčio įstatymas prieštarauja šiai pastraipai, nacionalinis teismas privalo netaikyti šios įstatymo nuostatos(21) visose savo nagrinjamose bylose.

41. Kiek aš žinau, Teisingumo Teismas niekada nereikalavo, kad nacionalinis teismas savo iniciatyva iškeltų klausimą dėl nacionalinės teisės nuostatos atitikties Bendrijos teisei, jei toks klausimas nebuvo iškeltas byloje(22). Iš tiesų nacionaliniams teismams tai praktiškai būtų nepakeliamas našta, nes beveik kiekvienoje byloje, atsižvelgiant į visą Bendrijos teisę, reikėtų peržinti kiekvieną taikytiną nuostatą.

42. Vis dėlto akivaizdu, jog Bendrijos teisė nedraudžia nacionaliniam teismui iškelti tokio klausimo savo iniciatyva. Sunkumų iškiltų tik tada, jei nacionalinės taisyklės draustų tokius veiksmus, ir tokiu atveju reikėtų pateikti Teisingumo Teismui klausimą, ar šios taisyklės yra teisėtos(23). Tačiau, mano nuomone, šioje byloje nėra taisyklės, kurios galėtų trukdyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui nagrinėti klausimą, kurį jis iškėlė ir dėl kurio kreipėsi į Teisingumo Teismą.

43. Todėl, mano nuomone, nėra pagrindo neatsakyti į pateiktus klausimus, kurie, be to, akivaizdžiai yra ne hipotetiški, o susiję su nacionaliniame teisme nagrinjama byla.

Tinkamas palyginimo kriterijus

44. Tam, kad ginijamas registracijos mokestis būtų vertintas EB 90 straipsnio pirmosios pastraipos atžvilgiu, reikia nustatyti, ar, apmokestinus juo iš kitų valstybių narių importuotus naudotus automobilius, jis viršija vidaus mokesčius, kuriais apmokestinami „panašios vietos gaminiai“.

45. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad rinkoje konkuruoja a) 2004 m. vasario 1 d. įvedus *registracijos mokestį* iš kitų valstybių narių importuoti naudoti automobiliai, kuriems šis mokestis taikomas visiškai, ir b) prieš šį datą Vengrijoje pradėti eksploatuoti naudoti automobiliai, kurie buvo apmokestinami ankstesniu *naudojimo mokesčiu* ir kurių dabartinį vertę veina šio naudojimo mokesčio likutis.

46. Tačiau Komisija mano, kad šios dvi apibūdintos kategorijos nėra panašios EB 90 straipsnio prasme. Vengrijos vyriausybė pabrėžia, kad yra sunku lyginti dėl skirtingo kiekvieno mokesčio apmokestinimo pagrindo, bet sutinka su prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismu, kad palyginimas turi leisti patikrinti, ar tam tikru laikotarpiu (kuris šioje byloje, jos teigimu, apima tiek laikotarpį, kai iki registracijos mokesčio įvedimo buvo renkamas naudojimo mokestis, tiek laikotarpį nuo laipsniško mokesčio mažinimo, atsižvelgiant į automobilio amžių, įvedimo) mokesčių sistema diskriminuoja automobilius iš kitų valstybių narių.

47. Šiuo atveju aš sutinku su Komisija.

48. Jei valstybė narė įveda mokestį, renkamą todėl, kad automobilis pirmą kartą pradėtas eksploatuoti, jis daro tą patį tik naujiems ar naudotiems automobiliams, pirmą kartą pradėtiems eksploatuoti po šio mokesčio įvedimo. Naudotą automobilį atveju jis iš esmės gali būti taikomas tik iš užsienio atvežtiems automobiliams. Jie, be abejojimo, yra labiau apmokestinami nei naudoti automobiliai, pradėti eksploatuoti valstybėje narėje prieš įvedant mokestį, kuriems iš esmės netaikomas toks mokestis(24). Jei minėtos dvi kategorijos būtų laikomos panašiomis EB 90 straipsnio prasme, valstybė narė negalėtų įvesti tokio mokesčio. Taip pat būtų neįmanoma padidinti mokesčio arba imtis kitų lygiavertų poveikų turinčių priemonių, pavyzdžiui, keisti mokesčio struktūrą.

49. Tačiau EB 90 straipsnis skirtas ne trukdyti valstybėms narėms įvesti naujus mokesčius ar keisti esamų mokesčių dydį arba struktūrą, bet užtikrinti, kad mokesčiai būtų taikomi nediskriminaciniu būdu tiek vietos, tiek iš kitų valstybių narių importuojamų prekių atžvilgiu. Reikia nustatyti, ar skiriasi minėto mokesčio poveikis, kai jis taikomas valstybėje narėje jau eksploatuojamiems naudotiems automobiliams ir iš kitų valstybių narių importuotiems naudotiems automobiliams. Norint nustatyti teisingai, reikia vertinti neatsižvelgiant į nagrinjamu metu taikomą mokestį ir nelyginti su kitais mokesčiais ar kitų mokesčių dydžiais.

50. Todėl šioje byloje *registracijos mokestis*, taikomo iš kitų valstybių narių kelių tik importuotiems naudotiems automobiliams, poveikis turėtų būti palygintas su *registracijos mokestis* likučių, taikomo panašioms naudotiems automobiliams, jau registruotiems Vengrijoje, kuriems anksčiau taikytas tas pats mokestis, poveikiu. Palyginimas su jau registruotais Vengrijoje naudotais automobiliais, kurių vertė trauktas naudojimo mokesčio likutis, nėra svarbus. Be to, pagrindinėje byloje nacionalinis teismas turi nustatyti, koks buvo registracijos mokestis, kai buvo apmokestintas A. Nádasdi automobilis. Todėl vėlesnis mokesčio sumažinimo įvedimas taip pat nėra svarbus.

51. Tiesa, kad norint palyginti visų mokesčio dydį su to paties mokesčio likučiu po nuvertėjimo laikotarpio, reikia manyti, kad toks laikotarpis jau praėjo. Taip pat tiesa tai, kad tuomet, kai įvestas naujas mokestis ar naujas jo tarifas, toks laikotarpis negalėjo būti praėjęs. Šioje byloje nacionalinis teismas turi nustatyti, koks buvo Vengrijos registracijos mokestis, kai buvo įvestas naujas mokesčio tarifas. Todėl jis turi atlikti teorinę laiko projekciją ir, tuo remdamasis, nustatyti, ar naudotiems automobiliams iš kitų valstybių narių taikomi diskriminuojantys mokesčiai. Mokesčio nustatymas konkrečiu momentu bus iškraipomas, jei bus atsižvelgiama į vėlesnius mokesčių sistemos pakeitimus(25).

Prejudiciniai klausimai

52. Pirmiausia nacionalinis teismas iš esmės klausia, ar EB 90 straipsnio pirmoji pastraipa draudžia apmokestinti naudotus automobilius iš kitų valstybių narių, jei mokesčio dydis nustatomas tik pagal automobilio technines charakteristikas ir jo klasifikaciją pagal aplinkosaugos reikalavimus, neatsižvelgiant į jo vertę.

53. Tačiau šioje nuostatoje nenagrinjamas pats apmokestinimo pagrindas. Ji taikoma tik tada, jei nacionalinis mokestis reikštų didesnį prekių iš kitų valstybių narių apmokestinimą, palyginti su panašiomis vietos prekėmis. Teisingumo Teismas byloje *Outokumpo*(26) nurodė, kad „galiojanti Bendrijos teisė neriboja kiekvienos valstybės narės laisvės nustatyti mokesčių sistemą, diferencijuojančią tam tikras, taip pat panašias EB 90 straipsnio pirmosios pastraipos prasme prekes, atsižvelgiant į objektyvius kriterijus, pavyzdžiui, naudojamas žaliavas arba taikomą gamybos būdą. Tokia diferenciacija suderinama su Bendrijos teise tik tada, jei ja siekiama tikslų, kurie taip pat suderinami su Sutarties ir antrinės teisės reikalavimais, ir jei išsamiomis taisyklėmis siekiama išvengti bet kokios, tiesioginės ar netiesioginės diskriminacijos importo iš kitų valstybių

nari? atžvilgiu arba konkuruojan?i? vietos preki? apsaugos“.

54. Antruoju klausimu nacionalinis teismas iš esm?s klausia, ar 2004 m. ?vestas Vengrijos registracijos mokestis suderinamas su EB 90 straipsnio pirm?ja pastraipa tiek, kiek jis taikomas importuotiems naudotiems automobiliams, bet ne automobiliams, prad?tiems eksploatuoti Vengrijoje prieš šio mokes?io ?vedim?.

55. Ta?iau jau pirmiau paaiškinau, kad ši nuostata nereikalauja tokio palyginimo. Reik?t? palyginti registracijos mokes?io, taikomo iš kit? valstybi? nari? k? tik importuotiems naudotiems automobiliams, poveik? ir registracijos mokes?io liku?io, taikomo panašiams naudotiems automobiliams, jau registruotiems Vengrijoje, kuriems anks?iau taikytas tas pats mokestis, poveik?.

56. Tod?l si?lau performuluoti pateiktus klausimus, kad b?t? galima nacionaliniam teismui pateikti nauding? Bendrijos teis?s išaiškinim?.

57. Pirmiausia, ar toks mokestis, šiuo atveju Vengrijos registracijos mokestis, iš esm?s yra suderinamas su EB 90 straipsniu tiek, kiek, jei jis renkamas Vengrijoje registruojant iš kit? valstybi? nari? importuotus naudotus automobilius, nors jis anks?iau jau buvo taikytas naudotiems automobiliams, jau registruotiems Vengrijoje?

58. Antra, ar atsakymui ? pirm?j? klausim? daro ?tak? tai, kad registracijos mokes?io dydis nustatomas tik pagal automobilio technines charakteristikas ir jo klasifikacij? pagal aplinkosaugos reikalavimus, neatsižvelgiant ? jo vert??

Esminis suderinamumas

59. Vadovaujantis Teisingumo Teismo poži?riu v?liausioje teism? praktikoje(27) galima tik prieiti prie neišvengiamos išvados, kad jei nustatant registracijos mokes?io, taikomo naudotiems automobiliams, importuotiems iš kit? valstybi? nari?, dyd? neatsižvelgiama ? nuvert?jim?, yra ?tvirtinama diskriminacija tarp min?t? ir panaši? naudot? automobili?, jau registruot? Vengrijoje, kuriems anks?iau taikytas tas pats mokestis.

60. Tokia išvada b?tinai reikalauja, kad b?t? palyginti automobiliai, panaš?s visais atžvilgiais, išskyrus eksploatavimo Vengrijoje pradži?. Registracijos mokestis renkamas, remiantis tam tikrais pastoviais kriterijais, ypa? variklio tipu ir darbinio t?riu bei klasifikacija pagal aplinkosaugos reikalavimus. Pavyzdžiui, A. Nádasdi nustatytas mokes?io dydis atitiko arba benzinin? varikl? nuo 1 601 cm³ iki 1 800 cm³, arba dyzelin? varikl? nuo 1 701 cm³ iki 2 000 cm³, 5 ar didesn?s klas?s pagal aplinkosaugos reikalavimus. Taip pat turi b?ti palyginti automobiliai su tomis pa?iomis nuvert?jimo charakteristikomis, kurios priklauso nuo modelio, amžiaus, ridos ir kt.

61. Atsižvelgiant ? šiuos faktorius, naujas automobilis, už kur? registracijos mokestis buvo sumok?tas Vengrijoje 2004 m. geguž?s m?n., 2005 m. gruodžio m?n. bus netek?s didel?s dalies savo vert?s, t. y. apie 30 %(28), tada jis gal?t? b?ti parduotas už 70 % pradin?s savo vert?s, ?skaitant 70 % registracijos mokes?io, taikomo pagal degal?, variklio t?r? ir aplinkosaugos reikalavim? klasifikacij? nustatytai kategorijai, likut?. Ta?iau to paties modelio, amžiaus, ridos ir kit? charakteristik? kitose valstyb?se nar?se nupirkti naudoti automobiliai, registruoti Vengrijoje 2005 m. gruodžio m?n., apmokestinami tai kategorijai nustatytu 100 % registracijos mokes?iu. Taip importuoti naudoti automobiliai yra labiau apmokestinami nei jau registruoti Vengrijoje panaš?s naudoti automobiliai, kuriems anks?iau taikytas tas pats mokestis.

62. Iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos aišku, kad tai iš esmės prieštarauja EB 90 straipsnio pirmajai pastraipai.

Apmokestinimo pagrindas

63. Vengrijos ir Lenkijos vyriausybės pabrėžia, kad Vengrijos registracijos mokestis iš esmės yra aplinkosaugos mokestis, todėl jo suma visiškai priklauso nuo variklio tipo ir darbinio tūrio bei klasifikacijos pagal aplinkosaugos reikalavimus. Jos nurodo, kad „aukšto lygio aplinkos apsauga ir jos kokybės gerinimas“ yra vienas iš pagrindinių EB 2 straipsnyje nustatytų Europos Bendrijos tikslų.

64. Lenkija taip pat remiasi Bendrijos iniciatyvomis skatinti aplinkos apsaugą, naudojantis lengvaisiais automobiliais, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (29), Komisijos pasiūlymu dėl Tarybos direktyvos dėl lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių (30) bei Teisingumo Teismo teiginiu byloje *Outokumpu* (31), jog EB 90 straipsnis nedraudžia, kad vidaus mokesčio dydis (šiuo atveju už elektros energiją) skirtųsi atsižvelgiant į naudojamas žaliavas arba taikomą gamybos būdą, jei ši diferenciacija pagrįsta aplinkosaugos sumetimais.

65. Todėl abi vyriausybės siūlo pripažinti, kad registracijos mokestis yra suderinamas su Bendrijos teise ir kad neigiamas Teisingumo Teismo sprendimas neleisti valstybėms narėms laikytis Sutarties ir Bendrijos institucijų siekiamų tikslų.

66. Negaliu sutikti su šia nuomone. EB 90 straipsnio tikslas yra uždrausti bet kokius vidaus mokesčius, jei visa kita yra vienoda, kurie yra didesni prekėms iš kitų valstybių narių nei panašioms vietos prekėms. Mokesčiui taip pat taikomas šis draudimas paprasčiausiai dėl to, kad, be pagrindinio tikslo – gauti pajamų, juo siekiama skatinti aplinkai nekenkiančias prekes ar produktus. Atvirkščiai, jei siekiama šio tikslo, vietos prekės neturi būti apmokestintos mažiau nei importuotosios iš kitų valstybių narių.

67. Iš tikrųjų iš Teisingumo Teismo praktikos matyti, kad byloje *Nunes Tadeu ir Gomes Valente* (32) nagrinėtas mokestis, kuris buvo labai panašus į šioje byloje aptariamą registracijos mokestį, prieštarauja EB 90 straipsniui ir kad aplinkos problemos, kaip antai nurodytosios byloje *Komisija prieš Graikiją* (33), turi būti sprendžiamos nediskriminuojant prekių iš kitų valstybių narių.

68. Tiesa, kad valstybės narės iš esmės gali apmokestinti automobilius, remdamosi tokiais aplinkosaugos kriterijais, kokie laikomi tinkamiausiais, ir jei siekiama aplinkosaugos tikslų, tokio mokesčio dydis gali būti nesusijęs su automobilio kaina. Tada kodėl, jei mokesčio bazė ir tikslas yra aplinkosauginiai bei nesusiję su kaina, Bendrijos teisėje reikalaujama atsižvelgti į nuvertėjimą, apmokestinant naudotus automobilius? Galima manyti, kad reikalavimas būtinai susieti mokesčio dydį ir kiekvieno automobilio kainą riboja valstybės narės laisvę.

69. Tačiau būtų sunku išsamiai išanalizuoti šį požįrį. Nagrinėjamas mokestis taikomas tik vieną kartą tuo metu, kai automobilis pirmą kartą registruojamas ir pradedamas eksploatuoti atitinkamoje valstybėje narėje, t. y. dauguma atvejų tuo momentu, kai įveisyta tos valstybės gyventojas arba beveik tuo metu. Toks mokestis tampa automobilio vertės dalimi, ir tai reikia atsižvelgti vertinant jo poveikį konkuruojantioms prekėms iš kitų valstybių narių. Kitų rūšių aplinkosaugos mokesčiai būtų vertinami kitaip. Pavyzdžiui, periodiškai mokesčiai yra automobilio prastini išlaidų, o ne jo vertės, dalis, todėl nebūtina atsižvelgti į vertės sumažėjimą.

70. Teisingumo Teismas neturi nuspręsti, kaip Vengrija turėtų organizuoti automobilių apmokestinimo sistemą, kad būtų išspręstos aplinkosaugos problemos, kartu užtikrinant vienodą

požiūrą jau registruotą Vengrijoje naudotą automobilį ir ką tik pradėtą eksploatuoti iš kitos valstybės narės importuotą automobilį atžvilgiu.

71. Tačiau, be abejo, galima suderinti aplinkosaugos ir vienodo požiūrio problemas. Pavyzdžiui, jei Vengrija toliau taikys vienkopą mokestį, kuriuo apmokestinamas kiekvienas pirmą kartą pradėtas eksploatuoti automobilis, ji galėtų priimti, pavyzdžiui, nustatytą tarifą, nagrinįjamą byloje *Gomes Valente*(34), sistemą, kartu numatydamą galimybę tam tikrais atvejais ginčyti ir iš naujo tirti automobilio charakteristikas, aptariamas byloje *Tulliasiamies*(35). Be to, kiekviena valstybė narė turi galėti tvirtinti sistemą, pagrįstą tik metiniu naudojimo mokesčiu, kurį Komisija apibūdino pasiūlyme dėl Direktyvos dėl lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių(36) (nesvarbu, ar šis pasiūlymas buvo priimtas).

Sprendimo veikimo apribojimas laiko atžvilgiu

72. Galiausiai Lenkija pastabose raštu prašo, kad jei bus priimtas sprendimas, kuriame teigiama, jog registracijos mokestis yra nesuderinamas su EB 90 straipsnio pirmąja pastraipa, Teisingumo Teismas apribotų šio sprendimo veikimą laiko atžvilgiu. Vengrija pasiduje paprašė to paties.

73. Pagal nusistovėjusį teismo praktiką Bendrijos teisės normos išaiškinimas, kurį pateikia Teisingumo Teismas, jei reikia, paaiškina ir patikslina šios normos prasmę bei taikymo sritį, kaip ji turi ar turėtų būti suprantama ir taikoma nuo jos įsigaliojimo momento. Taip išaiškintą normą teismas gali ir turi taikyti net teisiniams santykiams, atsiradusiems ir susiklosčiusiems prieš sprendimą, kuriame išnagrinėtas prašymas dėl išaiškinimo(37).

74. Teisingumo Teismas neseniai taip apibrėžė savo kompetenciją apribojant tokį sprendimų veikimą laike:

„Tik išimtiniais atvejais, taikydamas Bendrijos teisės sistemos bendrąjį teisinio saugumo principą, Teisingumo Teismas gali apriboti atskiros suinteresuotojo asmens galimybę remtis jo išaiškinta nuostata ginčijant gera valia pradėtus teisinius santykius <...>

Be to, pagal nusistovėjusį teismo praktiką finansinės pasekmės, galinčios kilti valstybei narei dėl prejudicinių tvarka priimto sprendimo, pačios savaime nepateisina tokio sprendimo veikimo apribojimo laiko atžvilgiu <...>

Teisingumo Teismas tokį sprendimą priimdavo tik esant ypatingoms aplinkyboms, jeigu, pirma, egzistuodavo rimtų ekonominių pasekmių kilimo rizika dėl gera valia ir remiantis teisėtu bei galiojančiu laikomu teisės aktu sudarytą didelio skaičiaus teisinių santykių ir, antra, paaiškėjus, jog asmenys ir nacionalinės valdžios institucijos buvo skatinamos elgtis Bendrijos teisės neatitinkančiu būdu dėl to, kad Bendrijos teisės normos taikymo srities netikrumas būdavo objektyvus ir rimtas, o netikrumo atsiradimo priežastis galėtų būti kitų valstybių narių ar Europos Bendrijos Komisijos elgesys <...>“(38)

75. Jei šis prašymas byloje bus patenkintas, tuomet pirmiausia reikia, kad būtų „vykdytas „geros valios“ kriterijus.

76. Per posūd? Vengrija teig?, kad nuo 2004 m. geguž?s 1 d. iki 2005 m. gruodžio 31 d. registracijos mokestis gera valia sumok?tas daugiau nei už 80 000 naudot? automobili?, importuot? iš kit? valstybi? nari?. Ta?iau ji nepateik? jokios pastabos d?l EB 90 straipsnio taikymo srities objektyvaus ir rimto netikrumo(39) arba d?l valstybi? nari? ar Komisijos elgesio, kuris gal?jo skatinti patik?ti, kad toks netikrumas egzistuoja. Tod?l nesu ?sitikinusi, kad pirmas kriterijus yra ?vykdytas.

77. Kalbant apie antr? kriterij? – rimt? ekonomini? pasekmi? atitinkamai valstybei narei rizik? – Vengrijos vyriausyb? per posūd? pateik? duomenis, parodan?ius, kad visos registracijos mokes?io, kuriuo apmokestinami naudoti automobiliai, importuoti iš kit? valstybi? nari?, ?plaukos yra apie 29 mlrd. HUF (116 mln. EUR), ir jos sudaro 0,6 % metini? valstyb?s ?plauk?. Ji sutiko, kad ne visa, o tik dalis šios sumos, kuri, atsižvelgus ? nuvert?jim?, pasirodo, buvo permok?ta, tur?t? b?ti gr?žinta. Ta?iau ji nurod? administracines išlaidas, susijusias su tokiu dideliu skai?iumi atskir? byl?, ypa? su tuo, kad reikia nustatyti visus, kurie turi teis? ? sugr?žinim?.

78. B?tinyb? gr?žinti mokest? b?t? finansin? mano si?lomo sprendimo pasekm?. Iš esm?s ji negal?t? pateisinti šio sprendimo veikimo apribojimo laiko atžvilgiu. Be to, nemanau, kad gr?žinimas gal?t? b?ti rimta ekonomin? pasekm?, pagrindžianti tok? apribojim?. Panašu, kad nagrin?jama suma yra gerokai mažesn? nei 0,6 % valstyb?s ?plauk?. Gr?žinimas gali apimti tik permok?t? dal? ir, priešingai Vengrijos vyriausyb?s b?gštavimams, Bendrijos teis? iš valstyb?s nar?s reikalauja ne suieškoti visus, kurie sumok?jo pervirš?, o tiesiog gr?žinti permok? tiems, kurie d?l to kreip?si.

79. Negalima manyti, kad administracin?s išlaidos, susijusios su sumos, gr?žintinos kiekvienu atskiru atveju, apskai?iavimu, yra pernelyg didel?s. Iš esm?s pakakt? ?diegti nustatyt? tarif? sistem?, pagr?st? atitinkamais kriterijais, kuri suteikt? galimyb? gin?yti ir iš naujo tirti automobilio charakteristikas(40).

80. Tod?l nemanau, kad Vengrijos atveju nustatyta rimt? ekonomini? pasekmi? rizika, ir nematau priežasties apriboti sprendimo šioje byloje veikim? laiko atžvilgiu.

81. Galiausiai noriu pažym?ti, kad steb?tina tai, jog Lenkijos, o ne Vengrijos, vyriausyb? pirma iškl? š? klausim?. Kadangi bet koks sprendimo galiojimo apribojimas laiko atžvilgiu turi b?ti pagr?stas situacijos – geros valios ir rimt? sunkum? rizikos buvimo – ?vertinimu, mano manymu, kiekvienoje atitinkamoje valstyb?je nar?je iš esm?s neb?t? tinkama, jei toks apribojimas b?t? nustatytas tiesiog paprašius kitai valstybei narei.

Išvada

82. Atsižvelgiant ? pirmiau išd?stytus svarstymus, mano nuomone, ? *Hajdú-Bihar Megyei Bíróság* pateiktus klausimus Teisingumo Teismas tur?t? atsakyti taip:

1. Tam, kad b?t? galima nustatyti, ar mokestis, taikomas lengviesiems automobiliams, kai jie pirm? kart? pradedami eksploatuoti valstyb?je nar?je, yra suderinamas su EB 90 straipsnio pirm?ja pastraipa tiek, kiek tai susij? su naudotais automobiliais, šio mokes?io poveikis iš kit? valstybi? nari? k? tik importuot? naudot? automobili? kainai turi b?ti palygintas su mokes?io liku?io poveikiu panaši? naudot? automobili?, jau eksploatuojam? pirmojoje valstyb?je nar?je, kuriems anks?iau taikytas tas pats mokestis, kainai. Palyginimas su naudotais automobiliais, eksploatuojamais valstyb?je nar?je iki šio mokes?io ?vedimo, n?ra svarbus.

2. Mokestis, taikomas naudotiems automobiliams, kai jie pirm? kart? pradedami eksploatuoti valstyb?je nar?je, kurio dydis apskai?iuojamas neatsižvelgiant ? real? automobilio nuvert?jim? ir

kuris, kai yra taikomas naudotiems automobiliams, importuotiems iš kitų valstybių narių, viršija mokesčių, įskaitinto panašiai naudotų automobilių, jau registruotų nacionalinėje teritorijoje, vertę, likutį, prieštarauja EB 90 straipsnio pirmajai pastraipai tiek, kiek jis viršija šį likutį.

3. Šiam nesuderinamumui nedaro įtakos faktas, kad minėtu mokesčiu siekiama su aplinkos apsauga susijusių tikslų ir kad jis renkamas tik remiantis su tokia apsauga susijusiais objektyviais kriterijais.

1 – Originalo kalba: anglų.

2 – EB 90 straipsnio draudimai anksčiau buvo EB sutarties 95 straipsnyje, kuriuo remiamasi ankstesnėje teismo praktikoje. Nuoseklumo dėlei aš vis dėlto naudosiu dabartinę numeraciją.

3 – 1990 m. gruodžio 11 d. Sprendimas (C-47/88, Rink. p. I-4509). Ypač žr. 17–21 punktus.

4 – 1995 m. kovo 9 d. Sprendimas (C-345/93, Rink. p. I-479). Ypač žr. 4, 10 ir 13–15 punktus.

5 – 1997 m. spalio 23 d. Sprendimas (C-375/95, Rink. p. I-5981). Ypač žr. 3–5, 21–23, 28, 29, 40 ir 43–47 punktus.

6 – Taip pat žr. 1997 m. liepos 17 d. Sprendimą *Haahr Petroleum* (C-90/94, Rink. p. I-4085, 34 punktas).

7 – 2001 m. vasario 22 d. Sprendimas (C-393/98, Rink. p. I-1327). Ypač žr. 7, 24–26, 28–30 ir 37 punktus.

8 – 2002 m. rugsėjo 19 d. Sprendimas (C-101/00, Rink. p. I-7487). Ypač žr. 5, 6, 57, 60, 61, 78–80 ir 85–89 punktus.

9 – 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimas (C-387/01, Rink. p. I-4981). Ypač žr. 23, 40, 65–81, 86 ir 87 punktus.

10 – Būtent „degalų suvartojimas litrais“ – greičiausiai 100 km, – „sumažintas 3 litrais (2 litrais automobilių dyzeliniais varikliais atveju), yra nustatomas pagal bendrą suvartojimą remiantis MVEG (Motor Vehicles Emissions Group) ciklu pagal Direktyvą 80/1268, iš dalies pakeistą Direktyva 93/116“. Taigi jei vidutinis suvartojimas neviršijo 2 ar 3 litrų, mokestis nerenkamas.

11 – 1983 m. kovo 15 d. Sprendimas *Komisija prieš Italiją* (319/81, Rink. p. 601, 17 punktas).

12 – 1986 m. kovo 4 d. Sprendimas *Komisija prieš Daniją* (106/84, Rink. p. 833, 21 punktas).

13 – Kitoms transporto priemonėms gali būti taikomos įvairios įia nenagrinėjamos nuostatos. Tačiau šioje „automobilis“ vartosis tik kalbėdama apie „keleivinį automobilį ar variklinį automobilytį“, kuriems taikomas registracijos mokestis.

14 – Naudojamas arba benzinas, arba dyzelis.

15 – Vertinama nuo 1 iki 10, iš esmės remiantis išmetamomis dujomis ir triukšmo emisija. Kuo didesnė aplinkos apsauga, tuo didesnis skaičius lentelėje. Registracijos mokestis priklauso nuo to, ar vertinimas yra mažiau nei 5 (didesnis mokesčių tarifas), lygus 5, ar daugiau 5 (mažesnis mokesčių tarifas).

16 – 2005 m. Įstatymo Nr. CXIX 53 straipsnyje ir 13 priedo II dalyje.

17 – 2004 m. Įstatymas Nr. XII.

18 – 1978 m. kovo 9 d. Sprendimas (106/77, Rink. p. 629, 21 punktas).

19 – 2005 m. lapkričio 22 d. Sprendimas (C-144/04, Rink. p. I-9981, 77 punktas). Šioje byloje buvo nagrinėjama diskriminacija dėl amžiaus, o byloje *Simmmenthal* taip pat buvo patvirtinta, kad renkami mokesčiai prieštarauja Bendrijos teisei (pavyzdžiui, žr. 1998 m. spalio 22 d. Sprendimo *IN.CO.GE. '90 ir kt.*, C-10/97–C-22/97, Rink. p. I-6307, 20 ir 21 punktus).

20 – Pirmą kartą šis principas patvirtintas prieš 40 metų 1966 m. birželio 16 d. Sprendime *Lütticke* (C-57/65, Rink. p. 293).

21 – Teisingumo Teismas 1992 m. liepos 16 d. Sprendime *Lourenço Dias* (C-343/90, Rink. p. I-4673, 49 punktas ir rezoliucinės dalies 1 punktas) nusprendė, kad tai, jog tam tikri vidaus mokesčių sistemos elementai ar tam tikros jos taikymo taisyklės yra diskriminacinės ir todėl prieštarauja EB 90 straipsniui, nebūtinai reiškia, kad visa sistema turi būti laikoma nesuderinama. (Šioje byloje taip pat nagrinėtas Portugalijos mokestis, minimas byloje *Nunes Tadeu ir Gomes Valente*, tačiau jis nėra svarbus kalbant apie iš kitų valstybių narių importuotą naudotą automobilį vertinimą, palyginti su tuo, kuris taikomas panašiai automobiliui, jau registruotam Portugalijoje, atžvilgiu).

22 – Palyginti su 1995 m. gruodžio 14 d. Sprendimu *Van Schijndel ir Van Veen* (C-430/93 ir C-431/93, Rink. p. I-4705, 27 punktas).

23 – Žr. 1995 m. gruodžio 14 d. Sprendimą *Peterbroeck* (C-312/93, Rink. p. I-4599), iš kurio, atrodo, matyti, kad Bendrijos teisė kartais gali drausti taikyti tokias taisykles.

24 – Vengrijos vyriausybė nurodo, kad naujo mokesčio jau eksploatuojamiems automobiliams įvedimas, kuriems jau buvo taikytas kitas mokestis, reikėtų dvigubą apmokestinimą atgaline data.

25 – Iš tiesų naudoti automobiliai, į Vengriją importuoti netrukus po to, kai naudojimo mokestis buvo pakeistas registracijos mokesčiu, konkuravo su Vengrijoje jau registruotais naudotais automobiliais, kurių vertė trauktas naudojimo mokesčio likutis. Panaši situacija susidaro, kai pakeičiamas mokesčio tarifas. Tokiais atvejais gali būti *de facto* pereinamasis skirtumas tarp mokesčio tarifo, taikomo Vengrijoje jau registruotiems naudotiems automobiliams ir taikomo naujai registruotiems automobiliams. Tačiau tokie skirtumai neišvengiami, kai valstybės narės naudojasi mokestiniu suverenumu, kad pakoreguotų savo mokesčių sistemas šiose srityse. Atsižvelgiant į šį suverenumą ir į Bendrijos teisę reikia įvertinti, ar kiekvienas vėlesnis mokestis (ar jo tarifas) yra diskriminuojantis, o ne tai, ar jis gali sukelti pereinamąjį skirtumą po sistemos pakeitimo.

26 – 1998 m. balandžio 2 d. Sprendimas (C-213/96, Rink. p. I-1777, 30 punktas).

27 – Apibendrinta 4 ir paskesniuose punktuose.

28 – Imant pavyzdžiu laikotarpį nuo registracijos mokesčio įvedimo iki mokesčio sumažinimo.

29 – 2000 m. rugsėjo 18 d. Direktyva (OL L 269, p. 34).

30 – 2005 m. liepos 5 d. KOM(2005) 261 galutinis.

31 – 26 išnašoje minėto sprendimo 31 punktas.

32 – Žr. 7 ir paskesnius punktus bei 14 ir paskesnius punktus.

33 – 5 išnašoje minėtas sprendimas; ypač žr. 12 ir paskesnius punktus.

34 – Žr. 15 punktą.

35 – Žr. 19 punktą.

36 – Minėtas 30 punkte.

37 – Žr., pavyzdžiui, 2006 m. sausio 10 d. Sprendimą *Skov* (C-402/03, Rink. p. I-199, 50 punktas).

38 – 2006 m. balandžio 27 d. Sprendimas *Richards* (C-423/04, Rink. p. I-3585, 40–42 punktai).

39 – žr. 2006 m. birželio 22 d. mano išvadas byloje *Stradasfalti* (C-228/05, 87–89 punktai), kuriose abejojama dėl tinkamiausios šio kriterijaus formuluotės.

40 – Žr. šios išvados 71 punkte pateiktas nuorodas į minėtus sprendimus *Gomes Valente* bei *Tulliasiamies*.