

ENERĢĻADVOKĀTES ELEANORAS ŠARPSTONES [ELEANOR SHARPSTON] SECINĀJUMI,
sniegti 2006. gada 13. jūlijā (1)

Lieta C-290/05

Ákos Nádasdi

pret

Vám- és Pénzügyi-réség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

1. Ar šo līgumu sniegt prejudiciālu nolikumu *Hajdú-Bihar Megyei Bíróság* [*Hajdú-Bihar* Apgabala tiesa] (Ungārijā) vālas uzzināt, vai automašīnas valsts reģistrācijas nodeva ir saderīga ar EKL 90. panta pirmo daļu. Attiecīgā nodeva ir noteikta katram transportlīdzeklim, kad tas dalībvalstī tiek pirmo reizi nodots ekspluatācijā, un nodevas apmērs tiek noteikts, pamatojoties uz transportlīdzekļa tehniskajiem rādītājiem un tās klasifikāciju saistībā ar vidi, neņemot vērā tās vērējamību. Jautājums tiek uzdots, it īpaši saistībā ar šīs nodevas piemērošanu lietotiem transportlīdzekļiem, kas ievesti no citas dalībvalsts.

Atbilstošie Kopienas tiesību akti

2. EKL 90. pants noteikts:

“Dalībvalstis citu dalībvalstu ražojumiem tieši vai netieši neuzliek iekšējos nodokļus, kas lielāki par tiem, kas tieši vai netieši uzlikti līdzīgiem vietējiem ražojumiem.

Dalībvalstis turklāt neuzliek citu dalībvalstu ražojumiem tādus iekšējos nodokļus, kas netieši aizsargā citus ražojumus.”

3. Šo pantu, it īpaši tās pirmo daļu, Tiesa ir izvērtējusi vairākos gadījumos – īpaši saistībā ar valsts piemērotiem nodokļiem lietotām automašīnām, kuras ievestas no citas dalībvalsts (2). Šis judikāts ir labi zināms un vispāratzēta, tāpēc var būt noderīgi sniegt kopsavilkumu par tās būtiskākajām daļām. Apskatot judikātu, ir jāpatur prātā, ka, ja jebkuras jaunas preces pārdošanas cena iekšējā nodokļa $x\%$ apmērā, tad arī šīs lietotās preces cena, kas samazināta par nolietojumu, arī iekšējā $x\%$ no *atlikušā* nodokļa.

4. Pirmkārt, lieta Komisija/Dzīve (3) bija saistīta ar nodevu, kas maksājama, pirmo reizi reģistrējot transportlīdzekli Dzīve. Jauniem transportlīdzekļiem (kuri visi tiek ievesti, jo Dzīve netiek ražoti transportlīdzekļi) nodokļa likme bija vairāk nekā 100 % no cenas. Ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem, kuri nebija vecāki par sešiem mēnešiem, ar nodokli apliekamā vērtība bija 100 % no jauna transportlīdzekļa cenas, un 90 % no šīs cenas transportlīdzekļiem, kuri vecāki par sešiem mēnešiem. Pārdodot lietotus transportlīdzekļus, kuri jau reģistrēti Dzīve, netika piemērota jauna reģistrācijas nodeva.
5. Tiesa norādīja, ka, lai arī Dzīve netiek ražoti transportlīdzekļi, Dzīve tomēr pastāv lietotu transportlīdzekļu tirgus. Prece kārtst par vietējo ražojumu, tiklīdz tā tiek ivesta un laista tirgū. Ievesti lietotie transportlīdzekļi un tie, kuri nopirkti vietējā tirgū, ir uzskatāmi par līdzīgām vai konkurjošām precēm. EKL 90. pants tādējādi ir piemērojams reģistrācijas nodevai, kas maksājama par ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem. Šajā sakarā ir jāņem vērā ne tikai iekšējā nodokļu likme vietējiem ražojumiem un ievestām precēm, bet arī ar nodokli apliekamā summa un noteikumi par nodokļa iekasēšanu.
6. Tiesa atzina, ka tādēļ, ka nodeva, kas maksājama par jauniem transportlīdzekļiem, bija ļoti augsta, nodevas daļa, kas joprojām veidoja daļu no lietota transportlīdzekļa vērtības, Dzīve tika norakstīta kā nekādažāds citāds dalībvalstīs. Tomēr nodeva, kas maksājama, ja ar nodokli apliekamā vērtība ir vismaz 90 % no jauna transportlīdzekļa vērtības, acīmredzami joprojām bija nepamatoti liela ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem salīdzinājumā ar atlikušo reģistrācijas nodevu iepriekš reģistrētiem transportlīdzekļiem, kuri nopirkti Dzīves tirgū. Tādējādi pastāvīga diskriminācija aplūkšana ar nodokliem attiecībā uz ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem.
7. Liet *Nunes Tadeu* (4) strīds bija par vienpakāpes nodokli, kas maksājams par Portugāļē reģistrētām vieglajām automašīnām neatkarīgi no tā, vai tās bija ivestas jaunas vai lietotas, vai komplektātas vai ražotas Portugāļē. Nodokļa apmērs bija atkarīgs no transportlīdzekļa dzināja tilpuma un nevis no tā cenas, tāpēc bija noteikts 10 % samazinājums ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem, kuri pirmo reizi reģistrēti pirms diviem gadiem.
8. Tiesa norādīja, ka nodoklis, par kuru bija strīds, netika piemērots darījumiem ar lietotiem transportlīdzekļiem Portugāļē, jo to iekasēja tikai vienu reizi pirmajā transportlīdzekļa reģistrācijā, un daļa no šā nodokļa bija iekāauta lietota transportlīdzekļa, kurš jau reģistrēts un nopirkts Portugāļes tirgū, vērtībā.
9. Tomēr nodoklis ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem neatkarīgi no to vecuma un stāvokļa nevarēja būt mazāks par 90 % no nodokļa, ko piemēroja jauniem transportlīdzekļiem, turpretim atlikušais nodoklis, kas iekāauts Portugāļē nopirkta lietota transportlīdzekļa vērtībā, varēja būt mazāks, jo atlikušā nodokļa daļa samazinājās proporcionāli transportlīdzekļa nolietojumam. Šāds nodoklis acīmredzami bija nepamatoti liels ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem salīdzinājumā ar atlikušo nodokļa daļu lietotiem transportlīdzekļiem, kuri jau reģistrēti un attiecīgi nopirkti Portugāļes tirgū. Tādējādi tas radīja diskrimināciju situāciju attiecībā uz ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem.
10. Mazliet sarežģītāka nodokļu piemērošanas sistēma tika apskatīta lietā Komisija/Grieķija (5). Grieķijā piemēroja pašu patērētāju nodokli transportlīdzekļiem, kuri tika pārdoti pirmo reizi vai ievesti, kā arī bija jāmaksā papildu nodeva pirmajā reģistrācijas reizē. Abi maksājumi tika iekasēti procentuāli no cenas (procenti mainījās atbilstoši dzināja tilpumam). Ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem ar nodokli apliekamo vērtību noteica, no attiecīgā jauna transportlīdzekļa vērtības par katru lietošanas gadu atskaitot 5 % nolietojumu, kurš nevarēja pārsniegt 20 %. Papildus tam, pašā patērētāju nodokļa likme tika samazināta transportlīdzekļiem, kuri

izmantoja noteiktām prasībām atbilstošas piesārņojuma novēršanas tehnoloģijas. Ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem, kuros bija izmantotas šīs tehnoloģijas, tomēr netika samazinātas likmes.

11. Attiecībā uz pašu patēriju nodokli un papildu nodevu – Tiesa norādīja, ka nodoklis ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem tika samazināts par katru lietošanas gadu tikai par 5 % no kopējās nodokļa summas, kas iekasēta par jaunu transportlīdzekli, un nepārsniedzot 20 % samazinājumu, neatkarīgi no tā, cik vecs bija attiecīgais transportlīdzeklis. Pretī tam, atlikus nodokļa daļa, kas iekasēta Grieķijā nopirkta lietota transportlīdzekļa vārtībā, samazinājās proporcionāli transportlīdzekļa vārtības zudumam. Transportlīdzekļa vārtība parasti samazinās ievērojami vairāk nekā par 5 % gadā, paši pirmajos gados, un turpina samazināties vairāk nekā 20 gados. Attiecīgi nodoklis ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem parasti bija augstāks nekā nodokļa daļa, kas jāpārņem veidoja daļu no Grieķijas tirgū nopirkta un jau reģistrēta lietota transportlīdzekļa vārtības.

12. Grieķijas valdība apgalvoja, ka maksimālais 20 % samazinājums ir pamatots ar mērķi samazināt apritē esošo veco, bēstamo un vīdi piesārņojošo transportlīdzekļu skaitu. Tomēr Tiesa uzskatīja, ka šī mērķa sasniegšana neatbūvo dalībvalstis no to pienākuma ievērot EKL 90. pantā iekasēto nediskriminācijas noteikumu. Nodokļu sistēma var tikt uzskatīta par saderīgu ar šo pantu tikai tad, ja tā ir veidota tā, ka tiek novērsta jebkura iespēja, ka ievestas preces tiek apliktas ar lielāku nodokli nekā vietējie ražojumi, tā kā šī sistēma nekādā gadījumā nerada diskriminācijas sekas (6).

13. Attiecībā uz nodokļu likmju samazināšanu transportlīdzekļiem, kuros izmantotas piesārņojuma novēršanas tehnoloģijas, Tiesa nosprieda, ka tas ir pretrunā EKL 90. pantam, ja dalībvalsts piešķir nodokļu priekšrocības saviem valsts transportlīdzekļiem, kuri mazāk piesārņo vidi, un tajā pašā laikā nenosaka šādas pašas priekšrocības citu dalībvalstu transportlīdzekļiem, kuri atbilst šiem pašiem kritērijiem. To neietekmē nedz Komisijas lēmums, kas apstiprina šādu noteikumu, nedz tehniskās grūtības, novērtējot, vai ievēstie lietotie transportlīdzekļi atbilst attiecīgajiem kritērijiem.

14. Lieti *Gomes Valente* (7) tika izskatīts jautājums par to, pašu nodokli kā lietis *Nunes Tadeu*, taču tā bija saistīta ar grozījumiem, kas aizstāja vienotu samazinājumu 10 % apmērā ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem, kuri pirmo reizi reģistrēti pirms diviem gadiem, ar fiksētu samazinājumu skalu, kas noteikta no 18 %, ja transportlīdzeklis lietots vienu gadu, līdz 67 %, ja lietots astoņus gadus.

15. Tiesa konstatēja, ka lieta Komisija/Dānija un lieta *Nunes Tadeu* nenoteic, ka faktiskā vārtības samazināšanās var tikt ņemta vērā tikai tad, ja ir veikts novērtējums vai eksperta pārbaude katram transportlīdzeklim. Izmantojot fiksētu skalu, kas balstīta uz tiem kritērijiem kā vecums, nobraukums, vispārējais stāvoklis, dzinēja tips, izgatavošanas veids vai modelis, ir iespējams arī noteikt lietota transportlīdzekļa vārtību, kas parasti būtu ļoti tuva tās faktiskajai vārtībai. Izstrādājot šādas skalas, kā rokasgrāmatu būtu iespējams izmantot sarakstu ar pašreizējām lietotu transportlīdzekļu vidējām cenām valsts tirgū. Tomēr, lai nodrošinātu saderīgumu ar EKL 90. pantu, šādi sistēmai ir jābūt veidotai tā, lai nepieļautu nekādas diskriminācijas sekas.

16. Attiecīgā fiksētā samazinājumu skala nebija balstīta uz iepriekš minētajiem kritērijiem. Tā nenodrošināja, ka maksimālais nodokļa apmērs par ievestu transportlīdzekli no citas dalībvalsts nepārsniedz atlikušo nodokļa daļu ekvivalentam transportlīdzeklim, kas jau reģistrēts Portugālē. Tādējādi netika izslēgta iespēja, ka ievestas preces tiek apliktas ar lielākiem nodokļiem kā valsts preces.

17. Lieta *Tulliasiamies* un *Siilin* (8) bija saistīta ar Somijas nodevu par automašīnu, kas bija jāmaks, pirms transportlīdzeklis reģistrēts vai pirms tas nodots ekspluatācijai. Maksājuma summa bija ar nodokli apliekamā summa, no kuras atēmta fiksēta summa, bet maksājuma summa nevarēja būt mazāka par 50 % no ar nodokli apliekamās summas. Ievestiem lietotiem transportlīdzekļiem iekasētā nodevas summa bija tāda pati kā ekvivalentam jaunam transportlīdzeklim, no kuras atēmti (ar dažiem izņēmumiem) 0,5 % par katru lietošanas mēnesi, kas pārsniedz sešus lietošanas mēnešus, bet ne vairāk kā 150 mēnešus (tādējādi 75 % pēc divpadsmit ar pusi gadiem).

18. Tiesa norādīja, ka, ja lietots transportlīdzeklis jau reģistrēts Somijā, nodeva par automašīnu var būt bijusi samaksēta, kad tā bija jauna, pamatojoties uz oficiālo importētāja noteiktu jauna transportlīdzekļa iegādes vērtību, no kuras atskaitīta peļņas daļa. Pretī tam, automašīnas nodeva par lietotiem transportlīdzekļiem, kurus ievēdušas privātpersonas, tika aprēķināta, pamatojoties uz līdzīga jauna transportlīdzekļa iegādes cenu, kura būtu jāmaksā patērētājam un kas parasti ir lielāka nekā tā, ko maksā oficiālais importētājs. Šāda sistēma nenovērš iespēju, ka par ievestu lietotu transportlīdzekli dažos gadījumos var tikt noteikts nodoklis, kas lielāks nekā atlikušo nodokļa daļa, kas iekāuta valsts teritorijā jau reģistrēta līdzīga lietota transportlīdzekļa vērtībā. Tādējādi sistēma šajā ziņā bija pretrunā ar EKL 90. pantu.

19. Tiesa uzskatīja, ka, aprēķinot nolietojumu 0,5 % apmērā par katru mēnesi, sākot no septītā mēneša līdz simt piecdesmitajam mēnesim, netika ņemts vērā katra lietota transportlīdzekļa faktiskais nolietojums un tādejādi tas arī bija pretrunā ar EKL 90. pantu. Turklāt, ja faktiskais nolietojums ir definēts vispārīgi un abstrakti, pamatojoties uz valsts tiesību aktos noteiktiem kritērijiem, tad EKL 90. pants noteic, ka nodokļu sistēma ir jāveido tā, veidā, ka tiek novērsta jebkādas diskriminācija sekas. Kā iepriekš pieņemts ir tas, ka aprēķināšanas veids izmantotiem kritērijiem ir jābūt publiski pieejamiem un ka no citas daļbvalsts ievesta lietota transportlīdzekļa pašnieks var apstrādāt uz vienotas likmes balstīta aprēķināšanas veida piemērošanu šim transportlīdzeklim, un kā rezultātā var būt, ka, lai nodrošinātu, ka tam piemērotais nodoklis nepārsniedz atlikušo nodokļa daļu, kas jau iekāuta šīs valsts teritorijā jau reģistrēta līdzīga lietota transportlīdzekļa vērtībā, ir jānovērtē noteiktas transportlīdzekļa pašbas.

20. Lieta *Weigel* (9) bija saistīta ar standarta degvielas patēriņa nodokli, ar kuru tiek aplikti transportlīdzekļi to pirmajā reģistrācijas reizē Austrijā. Aprēķinā bāze bija samaksētā atlīdzība vai dažos gadījumos transportlīdzekļa vidējais tirgus vērtība. Maksājuma summa būtu jābija no 2 % līdz maksimāli 16 % no aprēķinā bāzes, kuru reizināja ar noteiktu degvielas patēriņa rādītāju (10). Tomēr pastāvēja 20 % papildu nodoklis, proti, tas tika piemērots, ja pirmajā transportlīdzekļa reģistrācijas reizē Austrijā attiecīgajam darījumam netika piemērots PVN.

21. Vispirms Tiesa izvērtēja pamatnodokli un secināja, ka EKL 90. pants nav pārkāpts tad, ja, kā tas bija arī šajā lietā, veids, kādā aprēķinā vidējais tirgus vērtību, precīzi atspoguļo transportlīdzekļu faktisko nolietojumu un tādejādi tiek panākts vēlams rezultāts, ka lietotiem ievestiem transportlīdzekļiem piemērotais nodoklis nepārsniedz atlikušo nodokļa daļu, kas iekāuta Austrijā jau reģistrēto līdzīgu lietotu transportlīdzekļu vērtībā.

22. Attiecībā uz 20 % papildnodokli – Tiesa tomēr noteica, ka kritērijs augstāka nodokļa maksāšanai, kurš būtībā nekad nevar tikt piemērots līdzīgiem vietējiem ražojumiem, nav saderīgs ar EKL 90. pantu, jo tas jau iepriekš izslēdz vietējos ražojumus no lielāka nodokļa piemērošanas (11). Līdzīgā veidā nav saderīgi, ja preces, kas tiek apliktas ar lielāku nodokli, būtībā ir ievestas preces (12). 20 % papildnodoklis tika piemērots pamatmaksājumam par vietējiem darījumiem tikai izņēmuma gadījumos un tādējādi nebija saderīgs ar EKL 90. pantu.

23. No šīs judikatūras var secināt, ka, lai nodrošinātu saderīgumu ar EKL 90. panta pirmo daļu, valsts nodoklim, kas par katru transportlīdzekli maksā vienu reizi tūlīt pirmajā reģistrācijas reizē, dalībvalstī, tiktāl, ciktāl tas attiecas uz lietotiem transportlīdzekļiem, ir jābūt aprēķinātam tādā veidā, lai izvairītos no jebkādas diskriminācijas pret šādiem citu dalībvalstu transportlīdzekļiem. Tādā veidā šāds nodoklis ieviesti lietotiem transportlīdzekļiem nevar radīt nodokļu slogu, kas ir lielāks par atlikušo nodokļu slogu, kas iekārtas ekvivalenta transportlīdzekļa cenā, kurš pirmo reizi reģistrēts tajā pašā dalībvalstī agrākā posmā.

24. Tiesa arī norādīja, ka, izvērtējot saderīgumu ar EKL 90. pantu, ir jāņem vērā sēki izstrādāti noteikumi par aplikšanu ar nodokļiem; ka ar vidi saistītu mērķu sasniegšana neatbrīvo dalībvalsti no pienākuma izvairīties no diskriminācijas; ka vērtības samazināšanās nav jānovērtē katrā gadījumā individuāli, bet to var balstīt uz skalām vai tabulām, kurās izmantoti atbilstoši kritēriji, kuri nodrošina pareizu aptuvenu vērtības samazināšanos; un ka pašniekam ir jābūt iespējai apstrādāt šādu skalu vai tabulu piemērošanu gadījumos, ja nav ērtas vērā ņemama konkrēta transportlīdzekļa patiesās vērtības.

Atbilstošie valsts tiesību akti

25. Viens no priekšnosacījumiem, lai reģistrētu vieglo automašīnu vai autotreileri (13) izmantošanai satiksmē Ungārijā, ir reģistrācijas nodevas (*regisztrációs adó*) samaksa.

26. Pirms 2004. gada 1. februāra par šādiem transportlīdzekļiem bija jāmaksā patērētāja nodoklis (*fogyasztási adó*). Tā bija vienu reizi maksājama summa, kuru aprēķināja proporcionāli deklarētajai vērtībai, šo proporciju noteica saskaņā ar attiecīgā transportlīdzekļa izmantošanas vērtību.

27. Sēkot no šā datuma, ar 2003. gada Likumu Nr. CX (turpmāk tekstā – “Likums par reģistrācijas nodevu”) patērētāja nodoklis tika aizstāts ar reģistrācijas nodevu. Reģistrācijas nodeva ir jāmaksā kā fiksēta summa atbilstoši katrā transportlīdzekļa klasei. Transportlīdzekļi būtībā tiek klasificēti pēc to dzinēja veida (14), jaudas un klasifikācijas saistībā ar vidi (15). Pastāv arī “senlaicīgo” transportlīdzekļu un “citu” transportlīdzekļu klases. Nodevas apmērs nav saistīts ar transportlīdzekļa vērtību. Tā tiek piemērota, neņemot vērā, vai transportlīdzeklis ir ievests (jauns vai lietots) vai ražots Ungārijā.

28. Tiesas sēdē noskaidrojās, ka kopš 2006. gada 1. janvāra – un tādējādi pēc šīs lietas apstākļu rašanās – tika ieviesta maksājams nodevas samazinājumu skala (16), kura balstīta uz mērnešu skaitu, kuri pagājuši no brīža, kad transportlīdzeklis pirmo reizi nodots ekspluatācijā, un brīža, kad uzsākta administratīvā procedūra par nodevas maksāšanu. Samazinājums var būt no 3 % (ja pagājuši mazāk kā 2 mērneši) līdz 66 % (ja pagājuši vairāk nekā 25 gadi).

29. Par transportlīdzekļiem tiek iekasēti arī citi nodokļi (tai skaitā ikgadējais nodoklis), bet tie netiek apskatīti šīs lietas ietvaros.

Pamata lieta un lūgums uzdot prejudiciālu jautājumu

30. 2004. gada 2. maijā Nādasdi [Nádasdi] nopirka Vācijā lietotu automašīnu Volkswagen Passat par EUR 6000 un 13. maijā iesniedza pieteikumu, lai par šo transportlīdzekli varētu samaksāt reģistrācijas nodevu. 14. maijā tika noteikta nodeva HUF 150 000 (apmēram EUR 600) un nekavējoties arī samaksāta.

31. Tomēr 2004. gada 14. maijā stājās spēkā būtisks reģistrācijas nodevas palielinājums (17). Tādējādi 2004. gada 11. novembrā nodokļu iestāde atcēla tās saskatīto lēmumu, pieņemot jaunu un nosakot nodevas apmēru HUF 390 000 (apmēram EUR 1550), saskaņā ar kuru Nādasdi papildus bija jāmaksā HUF 240 000 (apmēram EUR 950).

32. Lai veiktu otrā lēmuma kontroli, Nādasdi iesniedza prasību iesniegāt tiesībsargāšanu. Viņa sūdzība ir saistīta ar reģistrācijas nodevas palielinājuma spēkā stāšanās dienu attiecībā uz viņa pirkumu un pieteikumu par attiecīgā transportlīdzekļa reģistrāciju. Valsts tiesvedībā viņš nemin neatbilstību Kopienas tiesību aktiem.

33. Valsts tiesa tomēr uzskata, ka tai ir pienākums pārcelt pašas ierosmes piemērot Kopienas tiesību aktus, un tai ir šaubas par Ungārijas reģistrācijas nodevas saderīgumu ar EKL 90. pantu. Tā uzskata, ka šā valsts iegādāti lietoti transportlīdzekļi un tie, kuri reģistrēti Ungārijā pirms 2004. gada 1. februāra, ir "līdzīgi" ražojumi, un ka ievestu lietotu transportlīdzekļu reģistrācijas nodevas apmērs ir augstāks nekā atlikusī nodevas daļa, kura iekārtā līdzīgu vietā lietotu transportlīdzekļu vārtībā. Jautājums ir, vai reģistrācijas nodeva padara vietā lietoto transportlīdzekli par izdevīgāku pirkumu un tādējādi rada diskrimināciju lietotu transportlīdzekļu tirgā attiecībā uz tiem, kuri iegādāti citā dalībvalstī. Turklāt valsts tiesa apgalvo, ka tā ir (pirmās un) pēdējās instances tiesa tiesvedībā un tādējādi tai ir pienākums uzdot jautājumus Eiropas Kopienas Tiesai.

34. Tās jautājumi ir šādi:

"1) Vai saskaņā ar EKL 90. panta pirmo daļu dalībvalstis drīkst saglabāt nodevu lietotām automašīnām, kas ivestas no citām dalībvalstīm, ja šā nodeva ir pilnīgi neatkarīga no šā automašīnu vārtības un tās apmērs tiek noteikts, pamatojoties tikai uz automašīnu tehniskajiem rādītājiem (dzinēja tips, dzinēja tilpums) un to klasifikāciju saistībā ar vidi?"

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai šajā gadījumā piemērojamais 2003. gada Likums Nr. CX par reģistrācijas nodevu, aplūkojot attiecībā uz importētām lietotām automašīnām, ir saderīgs ar EKL 90. panta pirmo daļu, ja reģistrācijas nodeva nav maksājama par automašīnām, kuras ir tikušas nodotas ekspluatācijā Ungārijā pirms attiecīgā likuma stāšanās spēkā?"

35. Rakstveida atbildes iesniedza Ungārijas un Polijas valdības un Komisija. Nādasdi, Ungārijas valdība un Komisija tiesas sēdē 2006. gada 1. jūnijā sniedza mutiskus paskaidrojumus.

Vērtējums

Pieņemamība

36. Ungārijas valdība uzskata, ka līgums nav pieņemams, jo valsts tiesa nepaskaidro, kādā, lai izlemtu tās tiesvedībā esošo lietu, proti, par reģistrācijas nodevas palielinājuma spēkāstāšanās brīdi, tai ir nepieciešama Kopienu tiesību interpretācija. Valdība uzskata arī, ka interpretācija šim mērķim nav nepieciešama. Reģistrācijas nodevas palielinājuma spēkāstāšanās brīdis un tās piemērošana noteiktā datumā iegādātiem transportlīdzekļiem ir tikai valsts tiesību aktu jautājums.

37. Tas patiesi ir, ka Ungārijas reģistrācijas nodevas palielinājuma spēkāstāšanās brīža noteikšana un tās piemērošana noteiktā datumā iegādātiem vai reģistrētiem transportlīdzekļiem, kas, šķiet, ir vienīgais strīdus jautājums starp Nādašdi un nodokļu iestādi, nekādā veidā nav atkarīgs no Kopienu tiesību interpretācijas.

38. Tomēr jau 1978. gadā Tiesa lietā *Simmmenthal* (18), kas bija saistīta ar valsts nodevas piemērošanu, kura jau bija atzīta par neatbilstošu Kopienu tiesību aktiem, noteica, ka "katrai valsts tiesai tās jurisdikcijā esošajās lietās pilnībā ir jāpiemēro Kopienu tiesību akti un jāaizsargā tiesības, kas ar tiem piešķirtas privātpersonām, un attiecīgi nav jāpiemēro valsts tiesību aktu normas, kuras var būt pretrunā ar tiem". Šis secinājums gadu gaitā bieži ir ticis atkārtoti apstiprināts vairākos jomās, un visjaunākā lieta ir *Mangold* (19).

39. Aizliedzot diskrimināciju aplūkšanu ar nodokļiem, EKL 90. panta pirmā daļa nosaka privātpersonu tiesības netikt aplūktiem ar šādiem nodokļiem, un šīs tiesības valsts tiesai ir jāaizsargā (20).

40. Attiecīgi, ja kāds Ungārijas Likuma par reģistrācijas nodevu aspekts ar šo pantu ir aizliegts, valsts tiesas pienākums ir nepiemērot šos likuma aspektus (21) jebkurā tās jurisdikcijā esošajā lietā.

41. Es neesmu pārliecināta, ka Tiesa jebkad būtu gājusi tik tālu un noteikusi, ka valsts tiesai pēc tās pašas ierosmes ir jāuzdod jautājums par valsts tiesību normas saderīgumu ar Kopienu tiesībām tiesvedībā, kurā šāds jautājums tai nav uzdots (22). Patiešām, tā rīkojoties, valsts tiesā tiktu uzlikts praktiski nepanesams slogs un tām gandrīz jebkurā lietā būtu jāizvērtē visas tiesību normas, kuras tām būtu jāpiemēro, saistībā ar Kopienu tiesībām pilnā to apjomā.

42. Neraugoties uz to, ir skaidrs, ka nekas Kopienu tiesības neliedz valsts tiesām uzdot šādu jautājumu pēc to pašu ierosmes. Grūtības varētu rasties vienīgi tad, ja valsts tiesību normas šāda veida darbību aizliegtu, taču tādā gadījumā būtu jāuzdod Tiesai jautājums par šo valsts tiesību normu likumību (23). Tomēr pašreizējā lietā nav norādes, ka kādas normas aizliegtu iesniedzējtiesai izvērtēt jautājumu, kuru tā ir uzdevusi un saistībā ar kuru tā lūdz skaidrojumu Tiesai.

43. Attiecīgi, manuprāt, nav pamata noraidīt uzdotos jautājumus, kuri turklāt nepārsniedzami nav hipotētiski, bet attiecināmi uz lietu, kas valsts tiesai jāizskata.

Pareizie salīdzināmie lielumi

44. Lai apstrīdētu reģistrācijas nodevu novērtību saistībā ar EKL 90. panta pirmo daļu, ir jānosaka, vai nodeva, kas uzlikta lietotiem transportlīdzekļiem, kuri ievesti no citas dalībvalsts, pārsniedz "līdzīgu valsts ražojumu" iekšējo aplūkšanu ar nodokļiem.

45. Iesniedzējtiesa uzskata, ka tirgū pastāv konkurence starp a) lietotiem transportlīdzekļiem, kuri ievesti no citas dalībvalsts kopš reģistrācijas nodevas ieviešanas 2004. gada 1. februārī un par kuriem nodeva ir samaksāta pilnībā, un b) lietotiem transportlīdzekļiem, kuri ekspluatēcijā

Ung?rij? laisti pirms š? datuma, par kuriem iepriekš ir samaks?ts *pat?ri?a nodoklis* un kuru pašreiz?j? v?rt?b? ir iek?auta š? *pat?ri?a nodok?a* atlikus? da?a.

46. Komisija tom?r nor?da, ka divas š?d? veid? defin?tas kategorijas nav atbilstoši sal?dzin?mas saist?b? ar EKL 90. panta m?r?i. Ung?rijas vald?ba uzsver, ka past?v gr?t?bas izdar?t sal?dzin?jumu, jo past?v atš?ir?bas starp divu nodevu apr??ina b?z?m, bet piekr?t iesniedz?jtiesas uzskatam, ka, neraugoties uz to, jebkuram sal?dzin?jumam ir j?apliecina, vai noteikt? laika period? (pašreiz?j? liet?, k? t? nor?da, taj? ir iek?auts gan periods, kur? *pat?ri?a nodoklis* bija j?maks? pirms re?istr?cijas nodevas ieviešanas, gan periods p?c tam, kad tika ieviests proporcion?li augošais samazin?jums atbilstoši lietotu transportl?dzek?u v?rt?bai) nodok?u sist?ma rada diskrimin?jošu situ?ciju attiec?b? uz transportl?dzek?iem no cit?m dal?bvalst?m.

47. Šaj? jaut?jum? es piekr?tu Komisijai.

48. Ja dal?bvalsts ievieš nodevu, kura maks?jama br?d?, kad transportl?dzeklis pirmo reizi tiek nodots ekspluat?cij?, š?ds nodoklis ietekm?s tikai t?dus transportl?dzek?us (gan jaunus, gan lietotus), kuri pirmo reizi nodoti ekspluat?cij? p?c nodevas ieviešanas. Attiec?b? uz lietotiem transportl?dzek?iem – nodeva princip? var tikt piem?rota tikai tiem, kuri ievesti no citas valsts. Tie noteikti tiks aplikti ar liel?ku nodokli nek? lietoti transportl?dzek?i, kas jau tika nodoti ekspluat?cij? dal?bvalst?, pirms nodeva tika ieviesta, un par kuriem nodeva k? t?da nav maks?ta (24). Ja š?das divas kategorijas uzskat?tu par sal?dzin?m?m saist?b? ar EKL 90. pantu, tad dal?bvalsts nekad nevar?tu ieviest š?du nodevu. L?dz?gi neb?tu iesp?jams palielin?t nodok?u likmi vai veikt jebk?du citu darb?bu ar t?d?m paš?m sek?m, piem?ram, main?t nodok?a uzb?vi.

49. EKL 90. panta nol?ks tom?r nav aizliegt dal?bvalst?m ieviest jaunus nodok?us vai man?t esošo nodok?u likmi vai strukt?ru, bet gan nodrošin?t, ka tie tiek piem?roti nediskrimin?još? veid? gan attiec?b? uz viet?jiem ražojumiem, gan attiec?b? uz tiem, kuri ievesti no cit?m dal?bvalst?m. Ir j?nosaka, vai attiec?g? nodok?a sekas atš?iras attiec?b? uz lietotiem transportl?dzek?iem, kuri jau tiek izmantoti satiksm? dal?bvalst?, un attiec?b? uz tiem, kuri ievesti no citas dal?bvalsts. Lai to nov?rt?tu pareizi, tas j?dara, pamatojoties tikai uz likm?m, kas tiek piem?rotas konkr?taj? laika br?d?, un nevis sal?dzinot ar citiem nodok?iem vai cit?m likm?m.

50. Attiec?gi š?s lietas vajadz?b?m ir j?sal?dzina *re?istr?cijas nodevas* sekas lietotam transportl?dzeklim, kurš tikko ievests no citas dal?bvalsts, ar *atlikuš?s re?istr?cijas nodevas* sek?m l?dz?giem lietotiem transportl?dzek?iem, kuri jau re?istr?ti Ung?rij? un par kuriem jau iepriekš ir samaks?ta t?da pati nodeva. Sal?dzin?jums ar lietotiem transportl?dzek?iem, kuri jau re?istr?ti Ung?rij? un kuru v?rt?b? ir iek?auts atlikušais *pat?ri?a nodoklis*, nav ?emams v?r?. Turkl?t pamata liet? valsts tiesai ir j?izv?rt? t?da re?istr?cijas nodeva, k?da t? bija, kad tika uzlikta N?dašdi transportl?dzeklim. V?l?k ieviest? samazin?juma skala t?d?j?di nav attiecin?ma uz šo lietu.

51. Tas tieš?m t? ir, ka, lai sal?dzin?tu pilna apm?ra nodokli ar t? paša nodok?a atlikušo da?u p?c v?rt?bas samazin?šan?s perioda, ir j?pie?em, ka š?ds periods ir pag?jis. Tieš?m ir ar? t?, ka datum?, kad st?jas sp?k? jauns nodoklis vai jauna nodok?a likme, š?ds periods faktiski nevar b?t pag?jis. Šaj? liet? valsts tiesai ir j?izv?rt? t?da Ung?rijas re?istr?cijas nodeva, k?da t? bija dien?, kad st?j?s sp?k? jaun? likme. Lai to var?tu izdar?t, tai ir j?izdara teor?tiski pie??mumi par turpm?ko laika periodu un j?nosaka, vai š?d? sakar? past?v diskrimin?jošs nodoklis lietotiem transportl?dzek?iem no cit?m dal?bvalst?m. Nov?rt?jums par t?du nodokli, k?ds tas ir konkr?t? laika period?, tiktu izkrop?ots, ja v?l?kas izmai?as nodok?u sist?m? tiktu ?emtas v?r? (25).

Uzdotie jaut?jumi

52. Vispirms valsts tiesa v?las uzzin?t, vai EKL 90. panta pirm? da?a aizliedz uzlikt nodevu lietot?m automaš?n?m no cit?m dal?bvalst?m, kuras apm?rs tiek noteikts, pamatojoties tikai uz transportl?dzek?a tehniskajiem r?d?t?jiem un t? klasifik?ciju saist?b? ar vidi, ne?emot v?r? t? v?rt?bu.

53. Tom?r š? ties?bu norma neattiecas uz nodok?a apr??ina b?zi k? t?du. T? ir piem?rojama tikt?l, cikt?l valsts nodok?u rezult?t? citu dal?bvalstu ražojumi var tikt aplikti ar augst?kiem nodok?iem sal?dzin?jum? ar l?dz?giem valsts ražojumiem. K? to Tiesa nosprieda liet? *Outokumpu* (26), "Kopienu ties?bas neierobežo katras dal?bvalsts br?v?bu noteikt t?s nodok?u sist?mu, kura var b?t atš?ir?ga attiec?b? uz daž?diem ražojumiem, pat t?diem ražojumiem, kuri ir l?dz?gi [EKL 90.] panta pirm?s da?as izpratn?, pamatojoties uz objekt?viem krit?rijiem, t?diem k? izmantoto izejmateri?lu vai pielietoto ražošanas procesu ?paš?bas. Ta?u š?ds dal?jums Kopienu ties?b?m ir atbilstošs vien?gi tad, ja tiek sasniegti m?r?i, kuri paši par sevi ir sader?gi ar L?guma un no t? izrietošo sekund?ro ties?bu aktu pras?b?m, un ja s?ki izstr?d?tie noteikumi ir t?di, kas nepie?auj nek?da veida tiešu vai netiešu diskrimin?ciju attiec?b? uz prec?m, kas ievestas no cit?m dal?bvalst?m, vai jebkuru viet?jo ražojumu aizsarg?šanas veidu".

54. Valsts tiesa ar otro jaut?jumu b?t?b? v?las uzzin?t, vai Ung?rijas 2004. gad? ieviest? re?istr?cijas nodeva ir sader?ga ar EKL 90. panta pirmo da?u tikt?l, cikt?l t? ir maks?jama par ievestiem lietotiem transportl?dzek?iem, bet nav maks?jama par transportl?dzek?iem, kuri nodoti ekspluat?cij? Ung?rij? pirms attiec?g? likuma st?šan?s sp?k?.

55. Tom?r, k? es esmu nor?d?jusi iepriekš, saist?b? ar šo ties?bu normu š?ds sal?dzin?jums neattiecas uz lietu. Dr?z?k re?istr?cijas nodevas sekas lietotam transportl?dzeklim, kurš tikko ievests no citas dal?bvalsts, ir j?sal?dzina ar atlikuš?s re?istr?cijas nodevas sek?m l?dz?giem lietotiem transportl?dzek?iem, kuri jau re?istr?ti Ung?rij? un par kuriem jau iepriekš ir samaks?ta t?da pati nodeva.

56. T?d?j?di es pied?v?ju p?rstruktur?t un noformul?t no jauna uzdotos jaut?jumus, lai sniegtu valsts tiesai Kopienu ties?bu interpret?ciju, kura tai var b?t noder?ga.

57. Pirmk?rt, vai t?da nodeva k? Ung?rijas re?istr?cijas nodeva princip? ir sader?ga ar EKL 90. pantu tikt?l, cikt?l t? ir j?maks? par lietota transportl?dzek?a, kurš ievests no citas dal?bvalsts, re?istr?ciju Ung?rij?, bet b?tu bijusi j?maks? agr?k? posm? par lietotu transportl?dzekli, kurš jau ir re?istr?ts Ung?rij??

58. Otrk?rt, vai atbildi uz pirmo jaut?jumu ietekm? fakts, ka re?istr?cijas nodevas apm?rs tiek noteikts, pamatojoties tikai uz transportl?dzek?a tehniskajiem r?d?t?jiem un t? klasifik?ciju saist?b? ar vidi, ne?emot v?r? t? v?rt?bu?

Sader?gums p?c b?t?bas

59. Manupr?t, Tiesas pieeja, kas pausta attiec?gaj? l?dz šim esošaj? judikat?r? (27), noved pie neizb?gama secin?juma, ka, ja, apr??inot re?istr?cijas nodevu par lietotiem transportl?dzek?iem, kuri ievesti no citas dal?bvalsts, nav ?emts v?r? v?rt?bas samazin?jums, tad š?s nodevas apr??in?šanas veids attiec?b? uz š?diem transportl?dzek?iem sal?dzin?jum? ar transportl?dzek?iem, kuri jau re?istr?ti Ung?rij? un par kuriem š? nodeva ir samaks?ta jau iepriekš, ir diskrimin?jošs.

60. Lai veiktu š?du nov?rt?jumu, ir j?sal?dzina transportl?dzek?i, kuri ir l?dz?gi visos attiecin?mos aspektos, iz?emot datumu, kur? tie pirmo reizi nodoti ekspluat?cij? Ung?rij?. Re?istr?cijas nodeva tiek apr??in?ta, pamatojoties uz noteiktiem fiks?tiem krit?rijiem – it ?paši

dzin?ja tipu, tilpumu un klasifik?ciju saist?b? ar vidi. Piem?ram, nodevas likme, kas piem?rota N?dašdi transportl?dzeklim, ir piem?rojama benz?na dzin?jam ar tilpumu no 1601 l?dz 1800 m3 vai d?ze?a dzin?jam no 1701 l?dz 2000 m3, ar 5 vai liel?ku klasifik?ciju saist?b? ar vidi. L?dz?gi sal?dzin?jums ir j?izdara starp transportl?dzek?iem, kuriem ir l?dz?gas v?rt?bas samazin?šan?s ?paš?bas – kuras var atš?irties atkar?b? no mode?a, vecuma, nobraukuma utt.

61. Paturot šos faktoros pr?t?, jaunam transportl?dzeklim, par kuru re?istr?cijas nodeva Ung?rij? ir samaks?ta 2004. gada maij?, l?dz 2005. gada decembrim b?tiski – apm?ram par 30 % – samazin?sies v?rt?ba (28), kad tas var?tu tik p?rdots par cenu, kura ir apm?ram 70 % no t?s?kotn?j?s cenas un kur? ir iek?auti atlikušie 70 % no re?istr?cijas nodevas, kas piem?rojama šai kategorijai un kas noteikta, ?emot v?r? degvielu, dzin?ja tilpumu un klasifik?ciju saist?b? ar vidi. Tom?r t?da paša mode?a, vecuma, nobraukuma un citu ?paš?bu zi?? transportl?dzek?a, kas k? lietots nopirkts cit? dal?bvalst? un re?istr?ts Ung?rij? 2005. gada decembr?, cen? b?tu iek?auta š?s kategorijas transportl?dzek?u re?istr?cijas nodeva 100 % apm?r?. T?d?j?di nodeva uzliek liel?ku slogu ievestiem lietotiem transportl?dzek?iem nek? l?dz?giem lietotiem transportl?dzek?iem, kuri jau re?istr?ti Ung?rij? un par kuriem š? nodeva ir samaks?ta jau iepriekš.

62. Tas, k? to skaidri nosaka Tiesas judikat?ra, princip? ir pretrun? EKL 90. panta pirmajai da?ai.

Izv?rt?juma pamatojums

63. Ung?rijas un Polijas vald?bas uzsver, ka Ung?rijas re?istr?cijas nodeva b?t?b? ir vides nodoklis, jo t?s apm?rs piln?b? ir atkar?gs no dzin?ja tipa un tilpuma un klasifik?cijas saist?b? ar vidi. T?s nor?da uz “augstu vides kvalit?tes aizsardz?bas un uzlabošanas pak?pi” k? vienu no Eiropas Kopienas pamatm?r?iem, kas noteikts EKL 2. pant?.

64. Polija atsaucas ar? uz Kopienas iniciat?v?m veicin?t vides aizsardz?bu saist?b? ar automaš?nu izmantošanu, t?d?m k? Eiropas Parlamenta un Padomes Direkt?va 2000/53/EK par nolietotiem transportl?dzek?iem (29) un Komisijas priekšlikums par Padomes direkt?vu par vieglo automaš?nu nodok?iem (30), un Tiesas spriedumu liet? *Outokumpu* (31), ka EKL 90. pants neaizliedz iekš?ja nodok?a likmi (šaj? liet? attiec?b? uz elektr?bu) main?t atkar?b? no ražošanas un izmantoto materi?lu veida, cikt?l šis dal?jums ir balst?ts uz vides apsv?rumiem.

65. Abas vald?bas ne tikai uzskata, ka re?istr?cijas nodeva ir atbilstoša Kopienas ties?bu aktiem, bet ar?, ka nelabv?l?gs Tiesas spriedums kav?tu dal?bvalstis realiz?t m?r?us, kurus noteicis L?gums un Kopienas iest?des.

66. Es tam nevaru piekrist. EKL 90. panta m?r?is ir aizliegt jebk?dus iekš?jos nodok?us, kuri, ja visi p?r?jie apst?k?i ir vien?di, uzliek liel?ku slogu ražojumiem no cit?m dal?bvalst?m nek? l?dz?giem valsts ražojumiem. Š?du nodok?u aizliegumu nevar nepiem?rot vien?gi t?p?c, ka papildus t? pamatm?r?im palielin?t ie??mumus tas tiecas veicin?t videi draudz?gus ražojumus vai paradumus. Pret?ji tam, ja tas sekms š?du m?r?i, tas ir j?dara t?d? veid?, lai valsts ražojumi netiku aplikti ar maz?kiem nodok?iem nek? tie, kas ievesti no cit?m dal?bvalst?m.

67. Patieš?m, no Tiesas judikat?ras ir skaidrs, ka t?ds nodoklis, k?ds apskat?ts liet? *Nunes Tadeu and Gomes Valente* (32), kurš ir ?oti l?dz?gs re?istr?cijas nodevai pašreiz?j? liet?, ir pretrun? EKL 90. pantam un ka t?das vides intereses k? t?s, kas min?tas liet? Komisija/Grie?ija (33), ir j?realiz? t?, lai netiktu diskrimin?ti ražojumi no cit?m dal?bvalst?m.

68. Tas patieš?m t? ir, ka dal?bvalst?m princip? ir ties?bas piem?rot nodok?us automaš?n?m atbilstoši t?diem vides krit?rijiem, kurus t?s uzskata par vispiem?rot?kajiem, un, ja nodok?a m?r?is

ir saistīts ar vidi, šāda nodokļa apmēra noteikšana var nebūt saistīta ar transportlīdzekļa vārta. Tad kādā, ja nodokļa mērķis un pamatojums attiecas uz vidi un nav saistīts ar transportlīdzekļa vārta, Kopienas tiesību aktiem būtu jānoteic, ka, nosakot nodokli lietotiem transportlīdzekļiem, ir jāņem vērā vārta samazinājums. Varētu būt, ka šāda prasība par obligātu nodokļa apmēra sasaisti ar katra transportlīdzekļa vārta ir pretrunā dalībvalstu tiesībām.

69. Tomēr šāds viedoklis neiztur precīzu pārbaudi. Apskatām veida nodoklis ir jāmaksā tikai vienu reizi, reģistrējot transportlīdzekli izmantošanai pirmo reizi attiecīgajā dalībvalstī, un tādējādi lielākajā daļā gadījumu tas ir brīdis vai ņoti tuvu brīdim, kad rezidents attiecīgajā valstī to ir ieguvis. Šāds nodoklis kāst par transportlīdzekļa vārta sastāvu, un tas ir jāpatur prātā, novērtējot tā sekas uz konkurētspējīgiem ražojumiem no citām dalībvalstīm. Cita veida vides nodoklis ir jānovērtē citādi. Atkaroti nodoklis, piemēram, veido daļu no transportlīdzekļa kārtojumiem izdevumiem, nevis no tā vārta, un tādējādi nav jāņem vērā šāds vārta samazināšana.

70. Šai Tiesai nav jāizlemj, kādā veidā Ungārijai ir jāveido sava transportlīdzekļu nodokļu sistēma, lai tā atbilstu tās vides aizsardzības interesēm, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi pret lietotiem transportlīdzekļiem, kuri jau ir reģistrēti Ungārijā, un tiem, kuri tikko nodoti ekspluatācijā pēc ieviešanas no citām dalībvalstīm.

71. Tomēr pastāv skaidri līdzekļa vides apsvērumu un vienlīdzīgās attieksmes prasības saskaņošanai. Piemēram, tā kā Ungārija ir saglabājusi vienpakāpes nodevu, kas maksājama, kad transportlīdzeklis pirmo reizi tiek izmantots satiksmē, tā var izveidot kādu mehānismu, tādā kā fiksētas likmes skalas, kas minētas lietā *Gomes Valente* (34), nosakot iespēju attiecīgās gadījumos apstrādāt konkrēto nodevu un veikt pašu novērtējumu, kā tas norādīts iepriekš minētajā lietā *Tulliasiamies* un *Siilin* (35). Kā alternatīva pastāv iespēja, ka jebkura dalībvalsts var pieņemt tādā sistēmā, kas balstīta tikai uz ikgadējo transportlīdzekļa nodokli, kā tas minēts Komisijas priekšlikumā par Padomes direktīvu par vieglo automašīnu nodokļiem (36) (neatkarīgi no tā, vai šis priekšlikums tomēr ir pieņemts vai nav).

Sprieduma iedarbības laikā ierobežošana

72. Visbeidzot, Polija savos rakstveida apsvērumos pieprasa, ka tādā sprieduma gadījumā, ar ko tās maksājums kā apskatāmā nodeva tiktu atzīts par nesaderīgu ar EKL 90. panta pirmo daļu, Tiesai būtu jānosaka ierobežojums sprieduma iedarbībai laikā. Ungārija tiesas šādes laikā izvērš tādu pašu prasību.

73. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Tiesas sniegtā Kopienas tiesību normas interpretācija izskaidro un vajadzības gadījumā precīzā šādas normas nozīmi un apjomu, kādā tā ir vai būtu jāsaprot un jāpiemēro no tās spēkā stāšanās brīža. Šādi interpretēto normu tiesa var piemērot, un tai tā ir jāpiemēro pat tiesiskām attiecībām, kas radušās un nodibinātas pirms līguma sniegtā interpretāciju (37).

74. Tiesa nesen ir noteikusi šādu spriedumu iedarbības laikā ierobežojumu piemērošanas praksi šādi:

“Tikai izņēmuma gadījumos, piemērojot vispārīgo tiesiskās drošības principu, kas ir inherenti Kopienas tiesību sistēmai, Tiesa var nolemt ierobežot attiecīgās personas iespējas atsaukties uz interpretēto noteikumu, lai apšaubītu labticīgi izveidotas tiesiskās attiecības [...]”.

Turklāt no pastāvīgās judikatūras izriet, ka finansiālās sekas, kas dalībvalstij var rasties sakarā ar prejudiciālu nolikumu, pašas par sevi nav pietiekams pamats ierobežot minētā sprieduma

iedarb?bu laik? [..].

Tiesa ir izmantojusi š?du risin?jumu tikai ?oti ?pašos apst?k?os, kad, no vienas puses, past?v?ja risks, ka var?tu iest?ties smagas ekonomiskas sekas, it ?paši saist?b? ar t?du tiesisko attiec?bu lielo skaitu, kas nodibin?tas lab? tic?b?, pamatojoties uz regul?jumu, kurš tika uzskat?ts par sp?k? esošu, un, no otras puses, izr?d?j?s, ka priv?tpersonas un valsts iest?des bija iesaist?tas r?c?b?, kas neatbilda Kopienu tiesiskajam regul?jumam sakar? ar objekt?vu un b?tisku nenoteikt?bu attiec?b? uz Kopienu ties?bu normu piem?rojam?bu; šo nenoteikt?bu var?ja veicin?t pat r?c?ba no citu dal?bvalstu vai Eiropas Kopienu Komisijas puses [..]” (38).

75. Vispirms ir j?b?t iev?rotam “labtic?bas” krit?rijam, lai l?gums pašreiz?j? liet? tiktu apmierin?ts.

76. Tiesas s?d? Ung?rija nor?d?ja, ka no 2004. gada 1. maija l?dz 2005. gada 31. decembrim labtic?gi ir samaks?ta re?istr?cijas nodeva par vair?k nek? 80 000 lietot?m automaš?n?m, kuras ievestas no cit?m dal?bvalst?m. Tom?r t? neiesniedza nevienu pier?d?jumu, ka past?v?tu objekt?va un b?tiska nenoteikt?ba (39) attiec?b? uz EKL 90. panta piem?rojam?bu vai dal?bvalsts vai Komisijas r?c?ba, kas var?tu rad?t iespaidu, ka š?da nenoteikt?ba past?v?ja. Es t?d?j?di neesmu p?rliecin?ta, ka pirmais krit?rijs ir iev?rots.

77. Attiec?b? uz otro krit?riju – smagu ekonomisko seku iest?šan?s risku attiec?gajai dal?bvalstij – Ung?rijas vald?ba tiesas s?d? iesniedza skait?us, kas nor?d?ja, ka kop?jais ie??mumu apjoms no re?istr?cijas nodevas par lietot?m automaš?n?m, kuras ievestas no cit?m dal?bvalst?m, ir apm?ram 29 miljardi HUF (116 miljoni EUR), kas ir 0,6 % no valsts gada ie??mumiem. T? piekrita, ka summa, kura b?tu j?atmaks?, ne visa, bet tikai da?a ir p?rmaks?ta, s?kot ar br?di, kad nodevas apr??in?šanai tika ?emta v?r? v?rt?bas samazin?šan?s. T? tom?r uzsv?ra administrat?vos izdevumus, kas saist?ti ar š?du lielu individu?lo lietu skaitu, un it ?paši tos, kas rodas, nosakot personas, kur?m ir ties?bas uz izdevumu atl?dzin?šanu.

78. Sprieduma, ko es ierosinu, finansi?las sekas b?tu nodok?u atl?dzin?šana. K? t?da š?da atl?dzin?šana parasti neb?tu attaisnojums ierobežojuma noteikšanai sprieduma iedarb?bai laik?. Turkl?t es nevaru iedom?ties, ka to var?tu uzskat?t par smag?m ekonomisk?m sek?m, kuras attaisnotu š?du ierobežojumu. Summas, kuras var?tu b?t atl?dzin?mas, faktiski, š?iet, ir iev?rojami maz?kas nek? 0,6 % no valsts sa?emtajiem ie??mumiem. Atl?dzin?šana var attiekties vien?gi uz p?rmaks?to da?u, un pret?ji Ung?rijas vald?bas baž?m Kopienu ties?bas nevar noteikt dal?bvalst?m pien?kumu noskaidrot visas t?s personas, kuras ir veikušas p?rmaksu, bet gan tikai atl?dzin?t p?rmaks?to da?u tiem, kas to prasa.

79. Nevar pie?emt ar? to, ka administrat?v? nasta katr? individu?l? gad?jum? noteikt maks?jamo summu b?tu p?rm?r?ga. Princip? ir pietiekami izveidot sist?mu ar fiks?tas likmes skalu, kas balst?ta uz noteiktiem krit?rijiem, ar iesp?ju to apstr?d?t un piem?rot ?pašu nov?rt?jumu (40).

80. Attiec?gi es neuzskatu, ka b?tu konstat?ts, ka past?v smagu ekonomisko seku iest?šan?s risks Ung?rijai, un es uzskatu, ka šaj? liet? nav pamata noteikt jebk?dus ierobežojumus sprieduma iedarb?bai laik?.

81. Visbeidzot, ir j?nor?da, ka p?rsteidzoši ir tas, ka t? bija Polijas, nevis Ung?rijas vald?ba, kura pirm? šaj? tiesved?b? ierosin?ja izskat?t šo jaut?jumu. T? k? jebkuri ierobežojumi sprieduma iedarb?bai laik? ir j?balsta uz situ?cijas izv?rt?jumu – labtic?bas esam?bu un nopietnu gr?t?bu risku – tieši attiec?gaj? dal?bvalst?, manupr?t, b?tu nev?lami, ja š?di ierobežojumi princip? tiktu noteikti, pamatojoties vien?gi uz citas dal?bvalsts piepras?jumu.

Secinājumi

82. Ēmot vār? iepriekš minētos apsvērumus, es uzskatu, ka Tiesai ir jāsniedz šādas atbildes uz *Hajdú? Bihar Megyei Bíróság* uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem:

- 1) Lai noteiktu, vai nodeva, ko piemēro automašīnām brīdī, kad tās pirmo reizi tiek nodotas ekspluatācijā dalībvalstī, ir saderīga ar EKL 90. panta pirmo daļu, ciktāl tas ir attiecināms uz lietotiem transportlīdzekļiem, šīs nodevas sekas attiecībā uz šādu tikko no citas dalībvalsts ievestu transportlīdzekļu vārtību ir jāsalīdzina ar atlikušās reģistrācijas nodevas sekām attiecībā uz līdzīgiem lietotiem transportlīdzekļiem, kuri jau nodoti ekspluatācijā pirmajā dalībvalstī un par kuriem jau iepriekš ir samaksāta tāda pati nodeva. Salīdzinājums ar lietotiem transportlīdzekļiem, kuri jau nodoti ekspluatācijā dalībvalstī, pirms stājās spēkā šāda nodeva, nav jāemams vērā.
 - 2) Nodeva, ko piemēro lietotām automašīnām, kad tās pirmo reizi tiek nodotas ekspluatācijā dalībvalstī, un kuras apmērs noteikts, neēmot vār? transportlīdzekļa vārtības faktisko samazinājumu, un kura tādējādi, to piemērojot tādējam pašiem transportlīdzekļiem, kuri ievesti no citas dalībvalsts, pārsniedz atlikušo nodevas daļu, kas iekāuta līdzīgu valsts teritorijā jau reģistrētu lietotu transportlīdzekļu vārtībā, attiecībā uz pārmaksāto nodevu nav saderīga ar EKL 90. panta pirmo daļu.
 - 3) Šo nesaderību neietekmē fakts, ka ar attiecīgo nodevu ir paredzēts sekmēt ar vidi saistītus mērķus vai ka to piemēro, pamatojoties tikai uz objektīviem ar vides aizsardzību saistītiem kritērijiem.
- 1 – Oriģinālvārda – angļu.
 - 2 – EKL 90. pantā iekāutie aizliegumi iepriekš bija noteikti ES Līguma 95. pantā, uz kuru ir atsaucies vecākā judikatūra. Lai nodrošinātu saskaņotību, es tomēr turpinājumu lietošu pašreizējo pantu numerāciju.
 - 3 – 1990. gada 11. decembra spriedums lietā C-47/88 (*Recueil*, I-4509. lpp.), skat. it īpaši 17.–21. punktu.
 - 4 – 1995. gada 9. marta spriedums lietā C-345/93 (*Recueil*, I-479. lpp.), skat. it īpaši 4., 10. un 13.–15. punktu.
 - 5 – 1997. gada 23. oktobra spriedums lietā C-375/95 (*Recueil*, I-5981. lpp.), skat. it īpaši 3.–5., 21.–23., 28., 29., 40. un 43.–47. punktu.
 - 6 – Skat. arī 1997. gada 17. jūlija spriedumu lietā C-90/94 *Haahr Petroleum* (*Recueil*, I-4085. lpp., 34. punkts).
 - 7 – 2001. gada 22. februāra spriedums lietā C-393/98 (*Recueil*, I-1327. lpp.), skat. it īpaši 7., 24.–26., 28.–30. un 37. punktu.
 - 8 – 2002. gada 19. septembra spriedums lietā C-101/00 (*Recueil*, I-7487. lpp.), skat. it īpaši 5., 6., 57., 60., 61., 78.–80. un 85.–89. punktu.
 - 9 – 2004. gada 29. aprīļa spriedums lietā C-387/01 (*Recueil*, I-4981. lpp.), skat. it īpaši 23., 40., 65.–81., 86. un 87. punktu.
 - 10 – Proti, “degvielas patēriņš litros” – iespējams uz 100 km – “ir jāaprēķina, samazinot par 3

litriem (2 litriem dze degvielas gadījum?) vispr?jo pat?ri?u, kas noteikts AMG (Automaš?nas Emisijas Grupas) ciklam saska?? ar Direkt?vu 80/1268, kas groz?ta ar Direkt?vu 93/116". T?d?j?di nodoklis netika piem?rots, ja vid?jais pat?riš nep?rsniedza 2 vai 3 litrus, k? tas šaj? gadījum? var?ja b?t.

11 – Skat. ar? 1983. gada 15. marta spriedumu liet? C?319/81 Komisija/It?lija (*Recueil*, 601. lpp., 17. punkts).

12 – Skat. ar? 1986. gada 4. marta spriedumu liet? C?106/84 Komisija/D?nija (*Recueil*, 833. lpp., 21. punkts).

13 – Daž?di noteikumi, kuri netiek apskat?ti šaj? liet?, var tikt piem?roti cita veida transportl?dzek?iem. Tom?r turpm?k terminu "transportl?dzeklis" es lietošu tikai attiec?b? uz "vieglo automaš?nu vai autotreileri", kuriem tiek piem?rota re?istr?cijas nodeva.

14 – T.i., benz?na vai dze?a.

15 – Tas ir iedal?jums no 1 l?dz 10, ac?mredzot galvenok?rt balst?ts uz izpl?des g?zu un trokš?u emisiju. Lab?ki vides r?d?t?ji tiek apz?m?ti ar augst?ku skaitli skal?. Attiec?b? uz re?istr?cijas nodevu tiek ?emts v?r? tikai, vai kategorija ir maz?ka par 5 (kas palielina nodevu) vai ar? t? ir 5 vai liel?ka (kas samazina nodevu).

16 – Ar 2005. gada Likuma Nr. CXIX 53. pantu un 13. pielikuma II da?u.

17 – 2004. gada Likums Nr. XII.

18 – 1978. gada 9. marta spriedums liet? 106/77 (*Recueil*, 629. lpp., 21. punkts).

19 – 2005. gada 22. novembra spriedums liet? C?144/04 (Kr?jums, l?9981. lpp., 77. punkts). Š? lieta bija saist?ta ar diskrimin?ciju, pamatojoties uz vecumu, ta?u spriedums liet? *Simmenthal* ir atk?rtoti apstiprin?ts ar? da?? par nodok?iem, kas iekas?ti pret?ji Kopienas ties?bu aktiem – skat., piem?ram, 1998. gada 22. oktobra spriedumu apvienotaj?s liet?s no C?10/97 l?dz C?22/97 *IN. CO. GE. '90* u.c. (*Recueil*, l?6307. lpp., 20. un 21. punkts).

20 – Pirmo reizi tas atz?ts pirms 40 gadiem 1966. gada 16. j?nija spriedum? liet? 57/65 *Lütticke* (*Recueil*, 205. lpp., 210.–212. punkts).

21 – K? to Tiesa nosprieda 1992. gada 16. j?lija spriedum? liet? C?343/90 *Lourenço Dias* (*Recueil*, l?4673. lpp., 49. punkts un sprieduma rezolut?v?s da?as 1. punkts), fakts, ka iekšzemes nodok?u sist?mas noteikti elementi vai noteikti t?s piem?rošanas noteikumi ir diskrimin?joši un t?d?j?di aizliegti ar EKL 90. pantu, nenoz?m?, ka visa sist?ma ir uzskat?ma par neatbilstošu. (Š? lieta bija saist?ta ar? ar Portug?les nodokli, kas apskat?ts liet? *Nunes Tadeu* un *Gomes Valente*, bet kurš nav attiecin?ms uz jaut?jumu par lietotu transportl?dzek?u, kas ievesti no cit?m dal?bvalst?m, regul?jumu sal?dzin?jum? ar transportl?dzek?iem, kuri jau re?istr?ti Portug?l?.)

22 – Sal?dzin?jumam 1995. gada 14. decembra spriedums apvienotaj?s liet?s C?430/93 un C?431/93 *van Schijndel* un *van Veen* (*Recueil*, l?4705. lpp., 27. punkts).

23 – Skat. 1995. gada 14. decembra spriedumu liet? C?312/93 *Peterbroeck* (*Recueil*, l?4599. lpp., 21. punkts), no k? izriet, ka Kopien? ties?bu akti dažos gad?jumos var?tu nepie?aut š?du ties?bu normu piem?rošanu.

24 – K? to nor?da Ung?rijas vald?ba, jaunas nodevas piem?rošana automaš?n?m, kuras jau ir nodotas ekspluat?cij? un par kur?m ir samaks?ta cita nodeva, b?tu dubulta aplikšana ar nodokli ar

atpaka?ejošu sp?ku.

25 – Ekonomisk? realit?te ir t?da, ka lietoti transportl?dzek?i, kuri ievesti Ung?rij? uzreiz p?c pat?ri?a nodok?a aizst?šanas ar re?istr?cijas nodevu, konkur?ja ar lietotiem transportl?dzek?iem, kuri jau bija re?istr?ti Ung?rij? un kuru v?rt?b? bija iek?auts atlikušais pat?ri?a nodoklis. L?dz?ga situ?cija ir ar? tad, ja tiek main?ta nodok?a likme. Š?d?s situ?cij?s var past?v?t *de facto* p?rejas atš?ir?ba starp nodok?a likmi, kas piem?rota lietotam transportl?dzeklim, kas iepriekš re?istr?ts Ung?rij?, un starp t?du, kas tikko re?istr?ts. Tom?r š?das atš?ir?bas ir nenov?ršamas, ja dal?bvalstis realiz? fisk?lo suverenit?ti kori??t savas nodok?u sist?mas š?d?s jom?s. ?emot v?r? šo suverenit?ti, ir j?veic Kopienu ties?bu anal?ze par to, vai š?ds v?l?ks nodoklis (nodok?a atvieglojums) ir diskrimin?jošs p?c t? b?t?bas, nevis vai tas var rad?t p?rejas atš?ir?bas regul?jum?, kas izriet no š?s sist?mas izmai??m.

26 – 1998. gada 2. apr??a spriedums liet? C?213/96 (*Recueil*, I?1777. lpp., 30. punkts).

27 – T?s apkopojums min?ts iepriekš 4. un turpm?kajos punktos.

28 – K? piem?ru var izmantot periodu no re?istr?cijas nodevas ieviešanas l?dz samazin?jumu skalas ieviešanai.

29 – 2000. gada 18. septembra direkt?va (OV L 269, 34. lpp.).

30 – 2005. gada 5. j?lija COM(2005) 261, gal?g? redakcija.

31 – Min?ts 26. zemsp?tras piez?m?, 31. punkts.

32 – Skat. iepriekš 7. un turpm?kos punktus un 14. un turpm?kos punktus.

33 – Min?ts iepriekš 5. zemsp?tras piez?m?; skat. iepriekš it ?paši 12. un turpm?kos punktus.

34 – Skat. iepriekš 15. punktu.

35 – Skat. iepriekš 19. punktu.

36 – Min?ts iepriekš 30. zemsp?tras piez?m?.

37 – Skat., piem?ram, 2006. gada 10. janv?ra spriedumu liet? C?402/03 *Skov* un *Bilka* (Kr?jums, I?199. lpp., 50. punkts).

38 – 2006. gada 27. apr??a spriedums liet? C?423/04 *Richards* (Kr?jums, I?3585. lpp., 40.–42. punkts).

39 – Par šaub?m par vispiem?rot?ko š? krit?rija formul?jumu skat. manus 2006. gada 22. j?nija secin?jumus liet? C?228/05 *Stradasfalti* (2006. gada 14. septembra spriedums, Kr?jums, I?8391. lpp.), 87.–89. punkts.

40 – Skat. zemsp?tras piez?mes par lietu *Gomes Valente* un lietu *Tulliasiamies* un *Siilin* iepriekš 71. punkt?.