

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

E. SHARPSTON

van 13 juli 2006 1(1)

Zaak C-290/05

Ákos Nádasdi

tegen

Vám- és Pénzügyi-réség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

1. Met dit verzoek om een prejudiciële beslissing wenst de Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Hongarije) te vernemen of een nationale registratiebelasting op motorvoertuigen verenigbaar is met artikel 90, eerste alinea, EG. Deze belasting wordt geheven wanneer het voertuig voor het eerst in de lidstaat in het verkeer wordt gebracht, en de hoogte ervan is afhankelijk van de technische kenmerken en de milieu-indeling van het voertuig, ongeacht zijn waarde. De vraag betreft met name de toepassing van die belasting op tweedehandse voertuigen die worden ingevoerd uit andere lidstaten.

Relevant gemeenschapsrecht

2. Artikel 90 EG luidt:

„De lidstaten heffen op producten van de overige lidstaten, al dan niet rechtstreeks, geen hogere binnenlandse belastingen van welke aard ook dan die welke, al dan niet rechtstreeks, op gelijksoortige nationale producten worden geheven.

Bovendien heffen de lidstaten op de producten van de overige lidstaten geen zodanige binnenlandse belastingen, dat daardoor andere producties zijdelings worden beschermd.”

3. Het Hof heeft dat artikel, en met name de eerste alinea ervan, in het bijzonder in verband met nationale belastingen op tweedehandse motorvoertuigen die worden ingevoerd uit andere lidstaten, reeds verschillende keren onderzocht.(2) Het gaat om vaste en bekende rechtspraak, maar het is wellicht nuttig om de essentie ervan samen te vatten. Bij onderzoek van de rechtspraak moet in gedachten worden gehouden dat wanneer de verkoopprijs van een nieuw goed x % belasting omvat, de tweedehandse prijs na de waardevermindering eveneens x % *restbelasting* omvat.

4. Het arrest Commissie/Denemarken(3) betrof een belasting die verschuldigd was bij de eerste registratie van motorvoertuigen in Denemarken. Voor nieuwe voertuigen (die bij gebreke van een binnenlandse productie alle werden ingevoerd) bedroeg het belastingtarief meer dan 100 % van

de prijs. De belastbare waarde van ingevoerde tweedehandse motorvoertuigen was gelijk aan 100 % van de nieuwprijs wanneer het voertuig minder dan zes maanden oud was; bij voertuigen van meer dan zes maanden oud werd uitgegaan van 90 % van die prijs. Bij de verkoop van tweedehandse motorvoertuigen die al in Denemarken waren geregistreerd, was niet opnieuw registratiebelasting verschuldigd.

5. Het Hof overwoog dat hoewel er in Denemarken geen auto's werden geproduceerd, er in Denemarken toch een markt voor gebruikte auto's was. Een product krijgt het karakter van een nationaal product, zodra het is ingevoerd en in de handel gebracht. Ingevoerde en ter plaatse gekochte tweedehandse motorvoertuigen zijn soortgelijke of concurrerende producten. Bijgevolg was artikel 90 EG van toepassing op de registratiebelasting op ingevoerde tweedehandse motorvoertuigen. Daarbij moest niet slechts worden gelet op het tarief van de binnenlandse belasting die op nationale en ingevoerde producten werd geheven, doch ook op de grondslag en de heffingsmodaliteiten ervan.

6. Het Hof erkende vervolgens dat aangezien de belasting op nieuwe motorvoertuigen zeer hoog was, het gedeelte van de belasting dat nog in de waarde van een tweedehands motorvoertuig is begrepen, in Denemarken langzamer werd afgeschreven dan in sommige andere lidstaten. Een belasting op ingevoerde tweedehandse voertuigen die wordt geheven op een belastbare waarde van ten minste 90 % van de nieuwprijs van het voertuig valt echter duidelijk hoger uit dan de restwaarde van de registratiebelasting op in het binnenland gekochte en aldaar reeds geregistreerde motorvoertuigen. Bijgevolg was er sprake van discriminerende belasting van ingevoerde tweedehandse voertuigen.

7. De zaak Nunes Tadeu(4) betrof een eenfasige belasting op in Portugal geregistreerde lichte motorvoertuigen bestemd voor personenvervoer die nieuw of tweedehands werden ingevoerd, of in Portugal werden geassembleerd dan wel gefabriceerd. De hoogte ervan varieerde naar gelang van de cilinderinhoud van het voertuig, en niet van de prijs, maar er gold een korting van 10 % voor ingevoerde tweedehandse motorvoertuigen die, gerekend vanaf de eerste registratie, meer dan twee jaar oud waren.

8. Het Hof overwoog dat de belasting in kwestie niet werd geheven bij transacties betreffende tweedehandse voertuigen in Portugal, aangezien het een belasting betrof die slechts eenmaal werd geheven, namelijk bij de eerste registratie van het voertuig aldaar, en een deel van deze belasting begrepen bleef in de waarde van reeds geregistreerde en op de Portugese markt gekochte tweedehandse voertuigen.

9. De belasting op ingevoerde tweedehandse voertuigen, ongeacht hun ouderdom of de staat waarin zij verkeren, kon echter nooit lager zijn dan 90 % van de belasting op een nieuw voertuig, terwijl het restant van de belasting dat is begrepen in de waarde van een in Portugal gekocht tweedehands voertuig lager kon zijn dan dit bedrag, aangezien de restwaarde van de belasting afnam naarmate het voertuig in waarde daalde. Door deze belasting werden ingevoerde tweedehandse voertuigen dus duidelijk te hoog belast, vergeleken met het restant van de belasting voor op de Portugese markt gekochte, tweedehandse voertuigen die daar al eerder waren geregistreerd. Ingevoerde tweedehandse voertuigen werden dus gediscrimineerd.

10. Een wat ingewikkelder belastingregeling was aan de orde in de zaak Commissie/Griekenland(5). Een bijzondere verbruiksbelasting werd geheven bij de eerste aankoop of bij de invoer van het voertuig, en een extra belasting was verschuldigd bij de eerste registratie ervan in Griekenland. Het bedrag van beide belastingen werd uitgedrukt als een (naar gelang van de cilinderinhoud van de motor variërend) percentage van de prijs. Voor ingevoerde tweedehandse voertuigen werd de belastbare waarde berekend door de prijs van de overeenkomstige nieuwe voertuigen te verminderen met 5 % voor elk jaar van gebruik, met een

maximum van 20 %. De tarieven van de bijzondere verbruiksbelasting werden verder verlaagd voor met schone technologie uitgeruste voertuigen die voldeden aan bepaalde criteria. De gereduceerde tarieven golden echter niet voor ingevoerde tweedehandse voertuigen die met die technologie waren uitgerust.

11. Met betrekking tot de bijzondere verbruiksbelasting en de extra belasting stelde het Hof vast dat de belasting op ingevoerde tweedehandse voertuigen per gebruiksjaar werd verlaagd met slechts 5 % van de op een nieuw voertuig geheven totale belasting, met een maximum van 20 %, ongeacht de ouderdom van het betrokken voertuig. Het restant van de belasting in de waarde van een in Griekenland gekocht tweedehands voertuig daalde daarentegen evenredig met de waardevermindering ervan. De jaarlijkse waardevermindering van voertuigen bedraagt gewoonlijk aanzienlijk meer dan 5 %, in het bijzonder de eerste jaren, en dit verschijnsel zet zich ook meer dan vier jaar voort. De belasting op ingevoerde tweedehandse voertuigen was derhalve meestal hoger dan het restant van de belasting dat begrepen was in de waarde van de op de Griekse markt gekochte tweedehandse voertuigen die daar al eerder waren geregistreerd.

12. De Griekse regering stelde dat de maximale verlaging van 20 % gerechtvaardigd was door het streven, het in het verkeer brengen van oude, gevaarlijke en vervuilende auto's tegen te gaan. Het Hof wees er echter op dat het nastreven van een dergelijk doel een lidstaat niet ontslaat van de verplichting de non-discriminatieregel van artikel 90 EG na te leven. Een belastingstelsel kan slechts worden geacht verenigbaar te zijn met deze bepaling, indien het zodanig is ingericht, dat het in alle gevallen is uitgesloten dat ingevoerde producten zwaarder worden belast dan binnenlandse producten en dat het bijgevolg in geen geval discriminerende gevolgen heeft.(6)

13. Met betrekking tot de tariefverlaging voor voertuigen die zijn uitgerust met schone technologie overwoog het Hof dat een lidstaat in strijd met artikel 90 EG handelt wanneer hij fiscale voordelen toekent aan minder vervuilende voertuigen en tegelijk deze voordelen weigert aan voertuigen van oorsprong uit andere lidstaten die aan dezelfde criteria voldoen. Daaraan kan niet worden afgedaan door een verklaring van de Commissie waarbij die maatregelen worden goedgekeurd, noch door technische moeilijkheden om te beoordelen of ingevoerde tweedehandse voertuigen aan die criteria voldoen.

14. De zaak Gomes Valente(7) betrof dezelfde belasting als de zaak Nunes Tadeu, maar was het gevolg van een amendement waardoor de eenvormige korting van 10 % voor ingevoerde tweedehandse voertuigen die meer dan twee jaar eerder voor het eerst waren geregistreerd, was vervangen door een forfaitaire tabel van verlagingen gaande van 18 % na 1 jaar gebruik tot 67 % na 8 jaar gebruik.

15. Het Hof overwoog dat de arresten Commissie/Denemarken en Nunes Tadeu niet impliceerden dat de werkelijke waardevermindering van voertuigen alleen maar kan worden bepaald door een waardeschatting of expertise van elk exemplaar. Het is ook mogelijk om door middel van forfaitaire tabellen, berekend op basis van criteria als ouderdom, kilometerstand, staat van onderhoud, type aandrijving, merk of model van het voertuig, een waarde van tweedehandse voertuigen vast te leggen die in het algemeen de werkelijke waarde zeer sterk benadert. Bij de opstelling van deze tabellen kan worden uitgegaan van een lijst van gemiddelde courante prijzen van tweedehandse voertuigen op de nationale markt. Een dergelijk stelsel is echter slechts verenigbaar met artikel 90 EG indien het zodanig is opgezet dat iedere discriminerende werking is uitgesloten.

16. De forfaitaire tabel van verlagingen was niet op dergelijke criteria gebaseerd. Zij kon niet waarborgen dat de belasting die verschuldigd is bij de invoer van een voertuig uit een andere lidstaat, de belasting die nog rustte op de waarde van een vergelijkbaar voertuig dat reeds in Portugal was geregistreerd, niet overschreed. Zij sloot dus niet uit dat ingevoerde producten

zwaarder werden belast dan binnenlandse producten.

17. De zaak Tulliasiamies en Siilin(8) betrof een Finse motorrijtuigenbelasting die moest worden betaald voordat het voertuig werd geregistreerd of in het verkeer werd gebracht. De belasting was gelijk aan de belastbare waarde van het voertuig, verminderd met een vast bedrag, maar zij moest altijd ten minste 50 % van die belastbare waarde bedragen. Voor een ingevoerd tweedehands voertuig was de belasting gelijk aan de belasting op een gelijksoortig nieuw voertuig, die, afgezien van enkele kleine uitzonderingen, evenwel verminderd werd met 0,5 % voor elke kalendermaand sinds het tijdstip waarop het voertuig zes maanden in gebruik was, tot maximaal 150 maanden (dus 75 % na 12 en een half jaar).

18. Het Hof overwoog dat bij een reeds in Finland geregistreerd tweedehands voertuig de motorrijtuigenbelasting reeds door de officiële importeur kon zijn betaald op basis van de aanschafwaarde van het nieuwe voertuig, hetgeen de winstmarge uitsluit. De belasting op een door een particulier ingevoerd tweedehands voertuig werd daarentegen berekend op basis van de aanschafwaarde voor de consument van een gelijksoortig nieuw voertuig, welke prijs doorgaans hoger ligt dan de door de officiële importeur betaalde prijs. Dat stelsel sloot niet uit dat ingevoerde tweedehandse voertuigen in bepaalde gevallen onderworpen waren aan een hogere belasting dan de belasting die nog rustte op de waarde van een gelijksoortig, reeds op het nationale grondgebied geregistreerd tweedehands voertuig. In die mate was het in strijd met artikel 90 EG.

19. Het Hof stelde vast dat de berekening van de waardevermindering met 0,5 % per maand tussen de zevende en de honderdvijftigste maand geen rekening hield met de werkelijke waardevermindering van elk tweedehands voertuig, en dus ook indruiste tegen artikel 90 EG. Indien de werkelijke waardevermindering op algemene en abstracte wijze op basis van nationaalrechtelijke criteria is vastgelegd, vereist artikel 90 EG bovendien dat het stelsel van belastingheffing in dier voege wordt opgezet dat iedere discriminerende werking is uitgesloten. Dit veronderstelt dat de criteria voor de berekening van de waardevermindering bekend worden gemaakt, en dat de eigenaar van een uit een andere lidstaat ingevoerd tweedehands voertuig de toepassing van een forfaitaire berekening kan aanvechten. Daartoe kan het noodzakelijk zijn dat de eigenschappen van het voertuig worden onderzocht om na te gaan of de erop toegepaste belasting niet hoger is dan de belasting die nog rust op de waarde van een gelijksoortig, reeds op het nationale grondgebied geregistreerd gebruikt voertuig.

20. De zaak Weigel(9) betrof een belasting op het gemiddeld verbruik van voertuigen die werd geheven bij de eerste registratie in Oostenrijk. De maatstaf van heffing was de tegenprestatie of, in sommige gevallen, de marktwaarde van het voertuig. De belasting bedroeg in wezen 2 % van de maatstaf van heffing vermenigvuldigd met een bepaald cijfer dat werd bepaald door het brandstofverbruik(10), tot maximaal 16 %. De belasting werd echter met 20 % verhoogd wanneer zij, bij gebreke van een transactie waarbij btw werd geheven, met name verschuldigd was wegens de eerste registratie van het voertuig in Oostenrijk.

21. Het Hof onderzocht eerst de basisbelasting en concludeerde dat artikel 90 EG niet werd geschonden indien – zoals het geval leek te zijn – de methode voor de bepaling van de marktwaarde nauwkeurig de werkelijke waardevermindering van de voertuigen weerspiegelde en de belasting over ingevoerde gebruikte voertuigen in geen geval hoger was dan de belasting die nog rustte op de waarde van vergelijkbare tweedehandse motorvoertuigen die reeds in Oostenrijk waren geregistreerd.

22. Met betrekking tot de toeslag van 20 % overwoog het Hof echter dat het niet verenigbaar kan zijn met artikel 90 EG, wanneer men de hogere belasting doet afhangen van een criterium dat per definitie nimmer van toepassing kan zijn op nationale producten die gelijksoortig zijn, aangezien een dergelijke regeling de nationale producten bij voorbaat zou uitsluiten van de zwaarste

belasting.(11) Die toeslag verdraagt zich daar evenmin mee, wanneer de zwaarst belaste producten naar hun aard ingevoerde producten zijn.(12) Daar de toeslag van 20 % slechts uitzonderlijk van toepassing was op de basisbelasting in verband met zuiver nationale verrichtingen, was hij onverenigbaar met artikel 90 EG.

23. Uit die rechtspraak kan worden afgeleid dat een nationale belasting die slechts één keer, bij de eerste registratie in een lidstaat, op een voertuig wordt geheven, maar verenigbaar is met artikel 90, eerste alinea, EG, wanneer zij, voor zover zij betrekking heeft op tweedehandse voertuigen, aldus wordt berekend dat discriminatie van dergelijke voertuigen uit andere lidstaten wordt vermeden. Een dergelijke belasting mag ingevoerde tweedehandse voertuigen derhalve geen last opleggen die groter is dan de restbelasting die is vervat in de kostprijs van een vergelijkbaar voertuig dat eerder in dezelfde lidstaat voor het eerst is geregistreerd.

24. Het Hof heeft ook bepaald dat bij de beoordeling van de verenigbaarheid met artikel 90 EG de gedetailleerde regels voor de heffing van de belasting in aanmerking moeten worden genomen; dat het nastreven van milieudoelstellingen een lidstaat niet ontslaat van de verplichting discriminatie te vermijden; dat de waardevermindering niet in elk geval afzonderlijk moet worden beoordeeld, maar kan worden gebaseerd op tabellen met relevante criteria voor een degelijke benadering van de verminderde waarde, en dat een eigenaar de toepassing van dergelijke tabellen moet kunnen aanvechten als zij geen rekening houden met de daadwerkelijke kenmerken van een specifiek voertuig.

Relevante nationale wetgeving

25. Een van de voorwaarden voor de registratie van een personenauto of kampeerauto(13) voor het gebruik op de weg in Hongarije is dat registratiebelasting (*regisztrációs adó*) is betaald.

26. Voor 1 februari 2004 werd op die voertuigen een verbruiksbelasting (*fogyasztási adó*) geheven. Dit was een eenmalig bedrag, een percentage van de aangegeven waarde dat was bepaald aan de hand van bepaalde verbruiksenmerken van het voertuig.

27. Op die datum is de verbruiksbelasting bij wet nr. CX van 2003 (wet betreffende de registratiebelasting) vervangen door de registratiebelasting. Deze belasting is een forfaitair bedrag voor elke categorie voertuigen. Voertuigen worden in wezen ingedeeld aan de hand van het motortype(14) en de cilinderinhoud en van de milieu-indeling(15). Verder zijn er categorieën voor „oldtimers” en voor „andere” voertuigen. De hoogte van de belasting staat los van de waarde van het voertuig. De belasting wordt zonder onderscheid geheven op ingevoerde voertuigen (ongeacht of zij nieuw of tweedehands zijn) en op in Hongarije geproduceerde voertuigen.

28. Ter terechtzitting is gebleken dat sedert 1 januari 2006 – dus nadat de feiten van deze zaak zich hebben afgespeeld – een graduele vermindering van de registratiebelasting is ingevoerd(16), die overeenkomt met het aantal maanden dat is verstreken tussen het tijdstip waarop het voertuig voor het eerst in het verkeer is gebracht en de datum van inleiding van de administratieve procedure voor de betaling van die belasting. De vermindering varieert van 3 % (wanneer minder dan twee maanden zijn verstreken) tot 66 % (wanneer meer dan 25 jaar is verstreken).

29. Op motorvoertuigen worden nog andere belastingen geheven (onder meer een jaarlijkse belasting), maar die zijn hier niet aan de orde.

Hoofdgeding en verwijzingsbeslissing

30. Op 2 mei 2004 kocht Nádasdi in Duitsland voor 6 000 EUR een tweedehands Volkswagen Passat; op 13 mei verzocht hij om vaststelling van de registratiebelasting voor het voertuig. Op 14

mei werd het bedrag van de belasting vastgesteld op 150 000 HUF (ongeveer 600 EUR), die dadelijk werden betaald.

31. Op 14 mei 2004 werd echter ook een aanzienlijke tariefverhoging van de registratiebelasting van kracht.⁽¹⁷⁾ Op 11 november 2004 trok de belastingdienst daarom de oorspronkelijke aanslag in en verving het door een aanslag van 390 000 HUF (ongeveer 1 550 EUR), zodat Nádasdi nog 240 000 HUF (ongeveer 950 EUR) moest bijbetalen.

32. Nádasdi stelde tegen die herziening beroep in bij de verwijzende rechter. Hij betwist het tijdstip van inwerkingtreding van de verhoogde registratiebelasting, gelet op het tijdstip waarop hij het betrokken voertuig heeft gekocht en om registratie ervan heeft verzocht. In de nationale procedure heeft hij geen onverenigbaarheid met het gemeenschapsrecht aangevoerd.

33. De nationale rechter meent echter dat hij ambtshalve het gemeenschapsrecht moet toepassen, en betwijfelt of de Hongaarse registratiebelasting verenigbaar is met artikel 90 EG. Volgens hem zijn tweedehandse voertuigen die in het buitenland worden aangeschaft en die welke voor 1 februari 2004 in Hongarije waren geregistreerd, „gelijksoortige” producten, en kan het bedrag van de registratiebelasting op ingevoerde tweedehandse voertuigen worden geacht hoger te zijn dan het bedrag van de restbelasting in de waarde van gelijksoortige binnenlandse tweedehandse voertuigen. De vraag rijst of het door de registratiebelasting voordeliger is om binnenlandse tweedehandse voertuigen te kopen, en of daardoor in de markt een discriminatie wordt geschapen ten nadele van tweedehandse voertuigen uit andere lidstaten. De verwijzende rechter stelt verder dat hij in deze zaak in (eerste en) laatste aanleg rechtsprekt, zodat hij verplicht is zijn twijfel aan het Hof van Justitie voor te leggen.

34. Zijn vragen luiden als volgt:

„1) Staat artikel 90, eerste alinea, EG de lidstaten toe een belasting op uit andere lidstaten afkomstige gebruikte auto's te handhaven, nu die helemaal geen rekening houdt met de waarde van het voertuig en de hoogte ervan uitsluitend afhangt van de technische kenmerken van de auto (motortype, cilinderinhoud) en van de milieu-indeling daarvan?

2) Zo ja, is de in de onderhavige procedure van toepassing zijnde wet nr. CX van 2003 betreffende de registratiebelasting wat ingevoerde gebruikte auto's betreft verenigbaar met artikel 90, eerste alinea, EG, gelet op het feit dat de registratiebelasting niet verschuldigd is voor auto's die vóór de inwerkingtreding van de betrokken wet in Hongarije in het verkeer zijn gebracht?”

35. De Hongaarse en de Poolse regering en de Commissie hebben schriftelijke opmerkingen ingediend. Nádasdi, de Hongaarse regering en de Commissie hebben gepleit ter terechtzitting van 1 juni 2006.

Beoordeling

Ontvankelijkheid

36. Volgens de Hongaarse regering is het verzoek niet-ontvankelijk omdat er niet uit blijkt waarom uitlegging van het gemeenschapsrecht noodzakelijk is voor de beslechting van het bij de verwijzende rechter aanhangige geschil betreffende het tijdstip van inwerkingtreding van de verhoging van de registratiebelasting. Die uitlegging is daarvoor ook niet relevant. Het tijdstip van inwerkingtreding van de verhoging en de toepassing daarvan op de aanschaf van een voertuig op een bepaalde datum is een louter nationaalrechtelijke kwestie.

37. De vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van de verhoging van de Hongaarse

registratiebelasting en de toepassing daarvan op de aanschaf of registratie van een voertuig op een specifieke datum, die de enige punten lijken te zijn waarover Nádásdi en de belastingdienst van mening verschillen, zijn inderdaad geenszins afhankelijk van een uitlegging van het gemeenschapsrecht.

38. Reeds in 1978 overwoog het Hof echter in het arrest Simmenthal(18), een zaak betreffende een nationale heffing die reeds onverenigbaar met het gemeenschapsrecht was verklaard, dat „elke in het kader zijner bevoegdheid aangezochte nationale rechter verplicht is het gemeenschapsrecht integraal toe te passen en de door dit recht aan particulieren toegekende rechten te beschermen, daarbij buiten toepassing latend elke eventueel strijdige bepaling van de nationale wet”. Dat is in de loop der jaren met betrekking tot verschillende sectoren herhaaldelijk bevestigd, laatstelijk nog in het arrest Mangold(19).

39. Doordat het discriminerende belastingheffing verbiedt, verleent artikel 90, eerste alinea, EG particulieren het recht om niet aan dergelijke belastingen te worden onderworpen, welk recht de nationale rechters moeten beschermen.(20)

40. Indien enig aspect van de Hongaarse wet betreffende de registratiebelasting door die alinea wordt verboden, moet de nationale rechter dat aspect van de wet dus buiten toepassing laten(21) in elke zaak die tot zijn bevoegdheid behoort.

41. Voor zover ik weet is het Hof nooit zover gegaan dat het van de nationale rechter verlangt dat hij ambtshalve onderzoekt of een nationale bepaling met het gemeenschapsrecht verenigbaar is wanneer die kwestie in de bij hem aanhangige procedure niet is opgeworpen.(22) Dat zou op de nationale rechters immers een welhaast ondraaglijke last leggen, daar zij in nagenoeg elke zaak elke door hen toe te passen bepaling zouden moeten toetsen aan het gehele gemeenschapsrecht.

42. Niets belet een nationale rechter echter om die kwestie ambtshalve aan te voeren. Er zou slechts een moeilijkheid ontstaan als de nationale regels dit zouden verbieden, en in dat geval zou het noodzakelijk kunnen zijn om het Hof een vraag voor te leggen over de wettigheid van die nationale regels.(23) In deze zaak wijst echter niets erop dat er dergelijke regels zijn die de verwijzende rechter kunnen beletten de vraag die hij heeft opgeworpen en waarop hij van het Hof een antwoord verlangt, te onderzoeken.

43. Bijgevolg zijn er mijns inziens geen redenen om geen antwoord te geven op de voorgelegde vragen, die bovendien duidelijk niet hypothetisch zijn, maar relevant zijn voor de zaak die bij de nationale rechter aanhangig is.

Het juiste vergelijkingspunt

44. Voor de toetsing van de betwiste registratiebelasting aan artikel 90, eerste alinea, EG moet worden uitgemaakt of deze belasting, wanneer zij wordt geheven op tweedehandse voertuigen die worden ingevoerd uit andere lidstaten, hoger is dan de binnenlandse belasting op „gelijksoortige nationale producten”.

45. Volgens de verwijzende rechter is er op de markt sprake van concurrentie tussen a) tweedehandse voertuigen die worden ingevoerd uit andere lidstaten sedert de invoering van de *registratiebelasting* op 1 februari 2004, waarop die gehele belasting verschuldigd is, en b) tweedehandse voertuigen die voor die datum in Hongarije in het verkeer zijn gebracht, waarop de vroegere *verbruiksbelasting* is geheven en wier huidige waarde een restant van die verbruiksbelasting omvat.

46. Volgens de Commissie zijn die twee categorieën voor de toepassing van artikel 90 EG

evenwel niet echt vergelijkbaar. De Hongaarse regering beklemtoont dat moeilijk een vergelijking kan worden gemaakt, omdat de grondslag van de twee belastingen verschillend is, maar is het met de verwijzende rechter eens dat bij elke vergelijking niettemin moet worden nagegaan of gedurende een zekere tijd (die haars inziens in dit geval zowel de voor de invoering van de registratiebelasting gelegen periode omvat toen verbruiksbelasting werd geheven, als de periode sedert de invoering van een graduele vermindering naar gelang van de ouderdom van het tweedehandse voertuig) het belastingstelsel voertuigen uit andere lidstaten discrimineert.

47. Op dit punt ben ik het eens met de Commissie.

48. Indien een lidstaat een belasting invoert die wordt geheven als het voertuig voor het eerst in het verkeer wordt gebracht, zal die belasting slechts nieuwe of tweedehandse voertuigen raken die na de invoering ervan voor het eerst in het verkeer worden gebracht. Wat tweedehandse voertuigen betreft, kan zij in beginsel slechts worden toegepast op voertuigen die worden ingevoerd. Deze zullen noodzakelijkerwijs zwaarder worden belast dan tweedehandse voertuigen die in de lidstaat reeds in het verkeer waren voor de belasting werd ingevoerd, waarop de belasting per definitie niet wordt geheven.⁽²⁴⁾ Indien beide categorieën voor de toepassing van artikel 90 EG vergelijkbaar werden geacht, zou een lidstaat nooit een dergelijke belasting kunnen invoeren. Het zou ook onmogelijk zijn om het belastingtarief te verhogen of enige andere stap te zetten die dezelfde gevolgen heeft, bijvoorbeeld door de structuur van de belasting te wijzigen.

49. Artikel 90 EG is echter niet bedoeld om een lidstaat te beletten nieuwe belastingen in te voeren of het tarief of de structuur van bestaande belastingen te veranderen, maar om te waarborgen dat zij niet-discriminerend worden toegepast op binnenlandse producten en producten die worden ingevoerd uit andere lidstaten. Uitgemaakt moet worden of de belasting in kwestie andere gevolgen heeft voor tweedehandse voertuigen die in de lidstaat reeds in het verkeer zijn gebracht dan voor die welke worden ingevoerd uit andere lidstaten. Een juiste toetsing vereist een autonome toetsing op basis van het tarief dat ten tijde van de feiten van toepassing was, en geen vergelijking met andere belastingen of tarieven.

50. In deze zaak moeten de gevolgen van de *registratiebelasting* op tweedehandse voertuigen die nieuw worden ingevoerd uit een andere lidstaat dus worden vergeleken met de gevolgen van de *residuele registratiebelasting* op soortgelijke tweedehandse voertuigen die reeds in Hongarije zijn geregistreerd en waarop die belasting reeds eerder is geheven. Een vergelijking met reeds in Hongarije geregistreerde voertuigen wier waarde *residuele verbruiksbelasting* omvat, is niet relevant. Bovendien moet de nationale rechter in het hoofdgeding de registratiebelasting beoordelen zoals zij bestond toen zij werd geheven op het voertuig van Nádasdi. De latere invoering van een tabel met verminderings kan dus evenmin relevant zijn.

51. Het is juist dat voor de vergelijking van de volledige belasting met het restbedrag van dezelfde belasting na een periode van waardevermindering moet worden aangenomen dat een dergelijke periode is verstreken. Het is ook juist dat op de datum waarop een nieuwe belasting of een nieuw belastingtarief wordt ingevoerd, in werkelijkheid geen dergelijke periode verstreken kan zijn. In deze zaak moet de nationale rechter de Hongaarse registratiebelasting beoordelen zoals zij bestond toen het nieuwe tarief werd ingevoerd. Daarvoor moet hij dus een theoretische prognose maken en op grond daarvan bepalen of er sprake is van discriminerende belasting van tweedehandse voertuigen uit andere lidstaten. De beoordeling van een belasting zoals die op een bepaald tijdstip bestaat, zou worden vertekend indien rekening zou worden gehouden met latere wijzigingen van het belastingsstelsel.⁽²⁵⁾

Prejudiciële vragen

52. De nationale rechter wenst in de eerste plaats in wezen te vernemen of artikel 90, eerste

alinea, EG belet dat op uit andere lidstaten afkomstige tweedehandse voertuigen een belasting wordt geheven waarvan de hoogte uitsluitend afhangt van de technische kenmerken en van de milieu-indeling daarvan, ongeacht hun waarde.

53. Die bepaling heeft echter geen betrekking op de grondslag van een belasting als zodanig. Zij is slechts van toepassing wanneer de nationale belasting ertoe kan leiden dat producten uit andere lidstaten zwaarder worden belast dan gelijksoortige nationale producten. In het arrest Outokumpu(26) overwoog het Hof dat het gemeenschapsrecht „weliswaar niet in de weg staat aan de vrijheid van iedere lidstaat om aan de hand van objectieve criteria, zoals de aard van de gebruikte grondstoffen of de toegepaste productieprocédés, voor bepaalde producten, zelfs indien deze gelijksoortig zijn in de zin van artikel [90], eerste alinea, [EG], een stelsel van gedifferentieerde belastingheffing in te voeren, doch dat dergelijke differentiaties zich slechts met het gemeenschapsrecht verdragen wanneer zij gericht zijn op de verwezenlijking van oogmerken die eveneens met de vereisten van het Verdrag en van het afgeleide recht verenigbaar zijn, en wanneer in de uitvoeringsbepalingen iedere rechtstreekse of indirecte discriminatie van importen uit andere lidstaten of iedere vorm van bescherming van concurrerende nationale producties wordt vermeden.”

54. Met zijn tweede vraag wenst de nationale rechter in wezen te vernemen of de Hongaarse registratiebelasting die in 2004 is ingevoerd, verenigbaar is met artikel 90, eerste alinea, EG voor zover daarbij een last wordt opgelegd aan ingevoerde tweedehandse voertuigen maar niet aan voertuigen die voor de invoering van die belasting in Hongarije in het verkeer waren gebracht.

55. Zoals ik hiervoor reeds zei, is die vergelijking voor de toepassing van die bepaling echter niet relevant. Veeleer moeten de gevolgen van de registratiebelasting op tweedehandse voertuigen die nieuw worden ingevoerd uit een andere lidstaat worden vergeleken met de gevolgen van de residuele registratiebelasting op soortgelijke tweedehandse voertuigen die reeds in Hongarije zijn geregistreerd en waarop die belasting reeds eerder is geheven.

56. Ik stel dan ook voor de vragen anders te structureren en te herformuleren ten einde de nationale rechter een voor hem nuttige uitlegging van het gemeenschapsrecht te verstrekken.

57. Een: is een belasting als de Hongaarse registratiebelasting in beginsel verenigbaar met artikel 90 EG voor zover zij wordt geheven bij de registratie in Hongarije van een tweedehands voertuig dat is ingevoerd uit een andere lidstaat, maar reeds eerder is geheven op een tweedehands voertuig dat reeds in Hongarije is geregistreerd?

58. Twee: is het voor het antwoord op die vraag van belang dat de hoogte van de registratiebelasting uitsluitend afhangt van de technische kenmerken en van de milieu-indeling van de voertuigen, ongeacht hun waarde?

Principiële verenigbaarheid

59. Uit de benadering die het Hof tot dusver in de rechtspraak(27) heeft gevolgd, kan mijns inziens slechts worden geconcludeerd dat de methode voor de bepaling van de hoogte van de registratiebelasting op uit andere lidstaten ingevoerde tweedehandse voertuigen, die geen rekening houdt met hun waardevermindering, discriminatie oplevert tussen die voertuigen en gelijksoortige tweedehandse voertuigen die reeds in Hongarije zijn geregistreerd en waarop die belasting reeds eerder is geheven.

60. Voor die beoordeling moet een vergelijking worden gemaakt tussen voertuigen die, met uitzondering van de datum waarop zij in Hongarije in het verkeer zijn gebracht, in alle relevante opzichten vergelijkbaar zijn. Registratiebelasting wordt geheven op grond van bepaalde vaste

criteria – met name het motortype, de cilinderinhoud en de milieu-indeling. Zo was het tarief van de op het voertuig van Nádasdi geheven belasting dat voor een benzinemotor van 1601 tot 1800 cc of een dieselmotor van 1701 tot 2000 cc, met een milieu-indeling van 5 of meer. De vergelijking moet ook betrekking hebben op voertuigen met dezelfde kenmerken van waardevermindering – die veranderen naar gelang van het model, de ouderdom, de kilometerstand, enz.

61. Als men deze factoren in ogenschouw neemt, zal een nieuw voertuig waarop in Hongarije in mei 2004 registratiebelasting is betaald, een aanzienlijk deel van zijn waarde – laten we zeggen 30 % – hebben verloren tegen december 2005(28), wanneer het kan worden verkocht tegen 70 % van zijn oorspronkelijke prijs, die de resterende 70 % omvat van het bedrag aan registratiebelasting voor die categorie, die wordt bepaald door het brandstoftype, de cilinderinhoud en de milieu-indeling. Op een voertuig waarvan het model, de ouderdom, de kilometerstand en andere kenmerken dezelfde zijn en dat tweedehands in een andere lidstaat is gekocht en in december 2005 in Hongarije wordt geregistreerd, wordt echter 100 % van de registratiebelasting geheven die van toepassing is op een voertuig van die categorie. De belasting drukt dus zwaarder op ingevoerde tweedehandse voertuigen dan op gelijksoortige tweedehandse voertuigen die reeds in Hongarije zijn geregistreerd en reeds eerder aan dezelfde belasting onderworpen zijn geweest.

62. Blijkens de rechtspraak van het Hof is dat in beginsel in strijd met artikel 90, eerste alinea, EG.

Grondslag

63. De Hongaarse en de Poolse regering beklemtonen dat de Hongaarse registratiebelasting in wezen een milieubelasting is, nu de hoogte ervan geheel afhankelijk is van het motortype, de cilinderinhoud en de milieu-indeling. Zij wijzen erop dat „een hoog niveau van bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu” een van de in artikel 2 EG genoemde fundamentele doelstellingen van de Europese Gemeenschap is.

64. De Poolse regering verwijst ook naar communautaire initiatieven om de milieubescherming bij het gebruik van motorvoertuigen aan te moedigen, zoals richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken(29) en het voorstel van de Commissie voor een richtlijn van de Raad betreffende de belasting van personenauto's(30), en naar de overweging van het Hof in het arrest Outokumpu(31) dat artikel 90 EG niet eraan in de weg staat dat het tarief van een binnenlandse belasting (in dat geval op elektriciteit) varieert naar gelang van het productieprocédé en de voor de productie gebruikte grondstoffen wanneer deze differentiatie berust op overwegingen verband houdend met het milieu.

65. Beide regeringen stellen daarom niet alleen dat de registratiebelasting verenigbaar is met het gemeenschapsrecht, maar ook dat een andersluidende uitspraak van het Hof een lidstaat zou hinderen in zijn streven om de doelstellingen van het Verdrag en de gemeenschapsinstellingen te bereiken.

66. Ik kan het daar niet mee eens zijn. Artikel 90 EG verbiedt binnenlandse belastingen die in overigens gelijke omstandigheden producten uit andere lidstaten zwaarder belasten dan gelijksoortige nationale producten. Een belasting ontsnapt niet aan dat verbod om de enkele reden dat zij naast haar fundamentele doelstelling van het creëren van inkomsten milieuvriendelijke producten of gewoonten wil bevorderen. Integendeel, als zij die doelstelling nastreeft, moet zij dat aldus doen dat nationale producten niet minder worden belast dan die welke worden ingevoerd uit andere lidstaten.

67. Uit de rechtspraak van het Hof blijkt namelijk dat een belasting als die welke aan de orde was in de arresten Nunes Tadeu en Gomes Valente(32), die duidelijk lijkt op de registratiebelasting in

deze zaak, in strijd is met artikel 90 EG, en dat met milieuoverwegingen als die welke werden aangevoerd in de zaak Commissie/Griekenland(33) aldus rekening moet worden gehouden dat producten uit andere lidstaten niet worden gediscrimineerd.

68. In beginsel mogen de lidstaten voertuigen belasten volgens de milieucriteria die zij het meest geschikt achten, en wanneer het om milieudoelstellingen gaat, kan het bedrag van de belasting los staan van de prijs van het voertuig. Als het doel en de grondslag van de belasting verband houden met het milieu en los staan van de waarde, waarom zou het gemeenschapsrecht dan vereisen dat bij de belastingheffing op tweedehandse voertuigen de waardevermindering in aanmerking wordt genomen? Gedacht kan worden dat een dergelijk vereiste de vrijheid van de lidstaat beperkt, doordat het bedrag van de belasting wordt gekoppeld aan de prijs van elk voertuig.

69. Die opvatting kan bij nader inzien echter niet worden gehandhaafd. De betrokken belasting wordt slechts één keer geheven, bij de eerste registratie van het voertuig met het oog op het gebruik ervan in de betrokken lidstaat, en dus in de meeste gevallen bij of kort na de aanschaf ervan door iemand die in die staat verblijft. Die belasting gaat deel uitmaken van de waarde van het voertuig, en met dat aspect moet rekening worden gehouden wanneer de gevolgen ervan voor concurrerende producten uit andere lidstaten worden beoordeeld. Andere vormen van milieubelasting moeten anders worden beoordeeld. Periodieke belastingen bijvoorbeeld vormen een deel van de gebruikskosten van een voertuig, en niet van zijn waarde, zodat met de vermindering van die waarde geen rekening behoeft te worden gehouden.

70. Het staat niet aan het Hof om te beslissen hoe Hongarije zijn stelsel van motorvoertuigbelasting moet organiseren zodat zijn doelstelling van milieubescherming wordt bereikt en tegelijkertijd wordt gegarandeerd dat tweedehandse voertuigen die reeds in Hongarije zijn geregistreerd en voertuigen die daar na invoer uit een andere lidstaat voor het eerst in het verkeer worden gebracht, gelijk worden behandeld.

71. Er zijn echter duidelijk manieren om milieuoverwegingen en gelijke behandeling met elkaar te verzoenen. Voor zover Hongarije een eenfasige belasting handhaaft die wordt geheven wanneer een voertuig voor het eerst in het verkeer wordt gebracht, kan het bijvoorbeeld een mechanisme hanteren als de tabellen waarvan sprake was in het arrest Gomes Valente(34), met in voorkomend geval de in het arrest Tulliasiamies en Siilin(35) vermelde mogelijkheid om die aan te vechten en de waarde individueel te schatten. Ook moet een lidstaat een stelsel kunnen invoeren dat uitsluitend is gebaseerd op een jaarlijkse motorrijtuigenbelasting, zoals uiteengezet in het voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende de belasting van personenauto's(36) (ongeacht of dat voorstel uiteindelijk ook wordt aangenomen).

Beperking van de werking van het arrest in de tijd

72. Ten slotte verzoekt de Poolse regering het Hof in haar schriftelijke opmerkingen om, indien het in het arrest een belasting als de registratiebelasting in kwestie onverenigbaar met artikel 90, eerste alinea, EG zou bevinden, de werking van dat arrest in de tijd te beperken. Ter terechtzitting heeft ook de Hongaarse regering daarom verzocht.

73. Volgens vaste rechtspraak verklaart en preciseert de uitlegging die het Hof aan een voorschrift van gemeenschapsrecht geeft, zo nodig, de betekenis en de strekking van dat voorschrift zoals het sedert het tijdstip van de inwerkingtreding ervan moet of had moeten worden verstaan en toegepast. Het aldus uitgelegde voorschrift kan en moet door de rechter ook worden toegepast op rechtsbetrekkingen die zijn ontstaan en tot stand gekomen vóór het arrest waarbij op het verzoek om uitlegging is beslist.(37)

74. Het Hof heeft zijn praktijk inzake de beperking van de werking van zijn arresten in de tijd

recentelijk als volgt verwoord:

„Slechts bij uitzondering kan het Hof krachtens een aan de communautaire rechtsorde inherent algemeen beginsel van rechtszekerheid aanleiding vinden om beperkingen te stellen aan de mogelijkheid voor iedere belanghebbende, met een beroep op een door het Hof uitgelegde bepaling te goeder trouw tot stand gekomen rechtsbetrekkingen opnieuw aan de orde te stellen [...]

Bovendien is het vaste rechtspraak, dat de mogelijke financiële gevolgen die een prejudicieel arrest voor een lidstaat zou kunnen hebben, op zich geen rechtvaardiging vormen voor een beperking van de werking van dit arrest in de tijd [...]

Het Hof heeft slechts in zeer specifieke omstandigheden van deze mogelijkheid gebruikgemaakt, namelijk wanneer er gevaar bestond voor ernstige economische gevolgen, inzonderheid gezien het grote aantal op basis van de geldig geachte wettelijke regeling te goeder trouw tot stand gekomen rechtsbetrekkingen, en wanneer bleek dat particulieren en de nationale autoriteiten tot een met de communautaire regeling strijdig gedrag waren gebracht op grond van een objectieve, grote onzekerheid over de strekking van de communautaire bepalingen, aan welke onzekerheid het gedrag van andere lidstaten of van de Commissie van de Europese Gemeenschappen eventueel had bijgedragen [...]”(38)

75. Opdat het verzoek in deze zaak kan worden ingewilligd, moet dus eerst zijn voldaan aan het criterium van „goede trouw”.

76. Ter terechtzitting heeft de Hongaarse regering verklaard dat tussen 1 mei 2004 en 31 december 2005 te goeder trouw registratiebelasting is betaald voor meer dan 80 000 tweedehandse voertuigen die waren ingevoerd uit andere lidstaten. Zij heeft evenwel niet gesteld dat er enige objectieve, grote onzekerheid(39) bestond betreffende de strekking van artikel 90 EG of dat er sprake was van een gedraging van andere lidstaten of de Commissie die haar in de waan had gebracht dat die onzekerheid bestond. Ik geloof dan ook niet dat aan het eerste criterium is voldaan.

77. Met betrekking tot het tweede criterium – het bestaan van een gevaar voor ernstige economische gevolgen voor de betrokken lidstaat – heeft de Hongaarse regering ter terechtzitting een raming overgelegd volgens welke de totale inkomsten uit de registratiebelasting op tweedehandse voertuigen uit andere lidstaten ongeveer 29 miljard HUF (116 miljoen EUR) bedroegen, die volgens haar 0,6 % van de jaarlijkse inkomsten van de staat vertegenwoordigen. Zij heeft erkend dat niet die gehele som zou moeten worden terugbetaald, maar slechts het deel van de belasting dat, gelet op de waardevermindering van die voertuigen, teveel is geheven. Zij beklemtoonde echter de administratieve kosten voor het onderzoek van zo veel individuele gevallen, en met name voor de identificatie van al degenen die recht zouden kunnen hebben op terugbetaling.

78. Terugbetaling van belasting zou een financieel gevolg zijn van het door mij voorgestelde antwoord. Als zodanig rechtvaardigt het geen beperking van de werking van het arrest in de tijd. Ik geloof ook niet dat het kan worden beschouwd als een ernstig economisch gevolg dat een dergelijke beperking rechtvaardigt. Het bedrag in kwestie zal in feite wellicht veel lager liggen dan de aangevoerde 0,6 % van de inkomsten van de staat. Enkel het te veel betaalde bedrag moet worden terugbetaald, en anders dan de Hongaarse regering vreest, verlangt het gemeenschapsrecht niet dat een lidstaat uitzoekt wie de extra belasting heeft betaald, maar enkel dat hij het teveel terugbetaalt aan wie daarom verzoekt.

79. Evenmin kan worden aangenomen dat de administratieve last in verband met de vaststelling

van het in elk individueel geval verschuldigde bedrag buitensporig is. In beginsel kan worden volstaan met de vaststelling van een stelsel van tabellen met forfaitaire bedragen, gebaseerd op relevante criteria, met de mogelijkheid die aan te vechten en de waarde individueel te schatten.(40)

80. Ik geloof dan ook niet dat in casu een gevaar bestaat voor ernstige economische gevolgen voor Hongarije, en ik zie geen reden om de werking van het arrest in deze zaak in de tijd te beperken.

81. Ik wil ten slotte nog opmerken dat ik mij erover verbaas dat niet de Hongaarse, maar de Poolse regering in deze zaak dit punt als eerste heeft opgeworpen. Aangezien een beperking van de werking in de tijd moet zijn gebaseerd op een beoordeling van de situatie – het bestaan van goede trouw en het gevaar voor ernstige moeilijkheden – in de lidstaat in kwestie, lijkt het mij in beginsel niet wenselijk dat een dergelijke beperking wordt toegestaan louter op verzoek van een andere lidstaat.

Conclusie

82. Op grond hiervan geef ik het Hof in overweging de prejudiciële vragen van de Hajdú-Bihar Megyei Bíróság te beantwoorden als volgt:

1) Om uit te maken of een belasting die op motorvoertuigen wordt geheven wanneer zij in een lidstaat voor het eerst in het verkeer worden gebracht, verenigbaar is met artikel 90, eerste alinea, EG voor zover zij van toepassing is op tweedehandse voertuigen, moet het effect van die belasting op de prijs van dergelijke voertuigen die nieuw worden ingevoerd uit een andere lidstaat worden vergeleken met het effect van de restbelasting op de prijs van soortgelijke tweedehandse voertuigen die in de eerste lidstaat reeds in het verkeer zijn en waarop die belasting reeds eerder is geheven. Een vergelijking met vóór de invoering van die belasting in de lidstaat in het verkeer gebrachte tweedehandse voertuigen is niet relevant.

2) Een belasting die op tweedehandse motorvoertuigen wordt geheven wanneer zij in een lidstaat voor het eerst in het verkeer worden gebracht, en waarvan de hoogte wordt berekend zonder dat rekening wordt gehouden met de eigenlijke waardevermindering van het voertuig, zodat zij bij toepassing op dergelijke uit andere lidstaten ingevoerde voertuigen hoger is dan de restbelasting die is vervat in de waarde van gelijksoortige tweedehandse voertuigen die reeds op het nationale grondgebied zijn geregistreerd, is voor dat surplus onverenigbaar met artikel 90, eerste alinea, EG.

3) Aan die onverenigbaarheid wordt niet afgedaan door het feit dat de betrokken belasting strekt tot het bereiken van doelstellingen van milieubescherming of uitsluitend wordt geheven op grond van objectieve criteria in verband met die bescherming.

1 – Oorspronkelijke taal: Engels.

2 – Het verbod van artikel 90 EG stond vroeger in artikel 95 EG-Verdrag, dat in de oudere rechtspraak wordt genoemd. Duidelijkheidshalve gebruik ik hierna steeds de huidige nummering.

3 – Arrest van 11 december 1990, C-47/88, Jurispr. blz. I-4509; zie met name punten 17-21.

4 – Arrest van 9 maart 1995, C-345/93, Jurispr. blz. I-479; zie met name punten 4, 10 en 13-15.

5 – Arrest van 23 oktober 1997, C-375/95, Jurispr. blz. I-5981; zie met name punten 3-5, 21-23, 28, 29, 40 en 43-47.

- 6 – Zie ook arrest van 17 juli 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, Jurispr. blz. I-4085, punt 34.
- 7 – Arrest van 22 februari 2001, C-393/98, Jurispr. blz. I-1327; zie met name punten 7, 24-26, 28-30 en 37.
- 8 – Arrest van 19 september 2002, C-101/00, Jurispr. blz. I-7487; zie met name punten 5, 6, 57, 60, 61, 78-80 en 85-89.
- 9 – Arrest van 29 april 2004, C-387/01, Jurispr. blz. I-4981; zie met name punten 23, 40, 65-81, 86 en 87.
- 10 – Namelijk „het met 3 liter (bij dieselloze voertuigen met 2 liter) verminderde brandstofverbruik in liters [vermoedelijk per 100 km], waarbij het totale verbruik wordt bepaald aan de hand van de MVEG-cyclus [Motor Vehicle Emissions Group (werkgroep inzake motorvoertuigemissie)] overeenkomstig richtlijn 80/1268 in de versie van richtlijn 93/116”. Er werd dus geen belasting geheven wanneer het gemiddeld brandstofverbruik naar gelang van het geval minder dan 2 of 3 liter bedroeg.
- 11 – Zie ook arrest van 15 maart 1983, Commissie/Italië, 319/81, Jurispr. blz. 601, punt 17.
- 12 – Zie ook arrest van 4 maart 1986, Commissie/Denemarken, 106/84, Jurispr. blz. 833, punt 21.
- 13 – Voor andere soorten voertuigen kunnen andere bepalingen gelden, die hier niet aan de orde zijn. Hierna zal ik het woord „voertuig” echter gebruiken ter aanduiding van een „personenauto of kampeerauto” waarop registratiebelasting wordt geheven.
- 14 – Benzine of diesel.
- 15 – Een indeling in een schaal van 1 tot 10, die kennelijk vooral is gebaseerd op de productie van uitlaatgassen en lawaai. Hoe milieuvriendelijker, hoe hoger in de schaal. Voor de registratiebelasting wordt enkel rekening gehouden met de vraag of het voertuig een indeling heeft van minder dan 5 (waardoor meer belasting verschuldigd wordt) of van 5 of meer (waardoor minder belasting verschuldigd wordt).
- 16 – Bij wet nr. CXIX van 2005, artikel 53 en bijlage 13, deel II.
- 17 – Wet nr. XII van 2004.
- 18 – Arrest van 9 maart 1978, 106/77, Jurispr. blz. 629, punt 21.
- 19 – Arrest van 22 november 2005, C-144/04, Jurispr. blz. I-9981, punt 77. Die zaak betrof discriminatie op grond van leeftijd, maar deze overweging van het arrest Simmenthal is ook bevestigd met betrekking tot in strijd met het gemeenschapsrecht geheven belastingen – zie bijvoorbeeld arrest van 22 oktober 1998, *IN. CO. GE. '90 e.a.*, C-10/97–C-22/97, Jurispr. blz. I-6307, punten 20 en 21.
- 20 – Zoals 40 jaar geleden voor het eerst is erkend in het arrest van 16 juni 1966, Lütticke, 57/65, Jurispr. blz. 345, op blz. 353-355.
- 21 – In het arrest van 16 juli 1992, Lourenço Dias (C-343/90, Jurispr. blz. I-4673, punt 49 en punt 1 van het dictum), verklaarde het Hof voor recht dat wanneer bepaalde elementen of bepaalde toepassingsvoorwaarden van een stelsel van binnenlandse belastingen discriminerend zijn en dus verboden zijn krachtens artikel 90 EG, het gehele belastingstelsel waarvan zij deel uitmaken,

daarom nog niet onverenigbaar met dat artikel behoeft te worden geacht (ook die zaak betrof de Portugese belasting die reeds aan de orde was in de arresten Nunes Tadeu en Gomes Valente, maar zij ging niet over de behandeling van uit andere lidstaten ingevoerde tweedehandse voertuigen in vergelijking met reeds in Portugal geregistreerde voertuigen).

22 – Cf. arrest van 14 december 1995, Van Schijndel en Van Veen, C-430/93 en C-431/93, Jurispr. blz. I-4705, punt 22.

23 – Zie arrest van 14 december 1995, Peterbroeck (C-312/93, Jurispr. blz. I-4599, punt 21), waaruit blijkt dat het gemeenschapsrecht soms in de weg staat aan de toepassing van dergelijke regels.

24 – Zoals de Hongaarse regering opmerkt, zou het heffen van een nieuwe belasting op voertuigen die reeds in het verkeer zijn gebracht en waarop reeds een andere belasting is geheven, neerkomen op een retroactieve dubbele belastingheffing.

25 – In de praktijk concurreerden tweedehandse voertuigen die kort na de vervanging van de verbruiksbelasting door de registratiebelasting in Hongarije zijn ingevoerd met tweedehandse voertuigen die reeds in Hongarije waren geregistreerd en wier waarde residuele verbruiksbelasting omvatte. Een soortgelijke situatie bestaat wanneer het belastingtarief wordt veranderd. In dergelijke gevallen kan er de facto een tijdelijk verschil bestaan tussen de belasting voor een tweedehands voertuig dat reeds in Hongarije was geregistreerd en een voertuig dat aldaar nieuw wordt geregistreerd. Dergelijke verschillen zijn echter onvermijdelijk wanneer de lidstaten gebruik maken van hun fiscale soevereiniteit om hun belastingstelsels op dergelijke gebieden aan te passen. Gelet op die soevereiniteit moet naar gemeenschapsrecht worden getoetst of elke opeenvolgende belasting of elk opeenvolgend tarief als zodanig discriminerend is, en niet of het aanleiding kan geven tot tijdelijke verschillen in behandeling ten gevolge van een wijziging van het stelsel.

26 – Arrest van 2 april 1998, C-213/96, Jurispr. blz. I-1777, punt 30.

27 – Zoals die in de punten 4 e.v. is samengevat.

28 – Om de periode sinds de invoering van de registratiebelasting tot de invoering van de verminderingstabel als voorbeeld te nemen.

29 – Van 18 september 2000 (PB L 269, blz. 34).

30 – COM(2005) 261 def. van 5 juli 2005.

31 – Aangehaald in voetnoot 26, punt 31.

32 – Zie punt 7 e.v. en punt 14 e.v.

33 – Aangehaald in voetnoot 5; zie met name punt 12 e.v.

34 – Zie punt 15.

35 – Zie punt 19.

36 – Aangehaald in voetnoot 30.

37 – Zie bijvoorbeeld arrest van 10 januari 2006, Skov en Bilka, C-402/03, Jurispr. blz. I-199, punt 50.

38 – Arrest van 27 april 2006, Richards, C-423/04, Jurispr. blz. I-0000, punten 40-42.

39 – Zie mijn conclusie van 22 juni 2006 in zaak C-228/05, Stradasfalti, punten 87-89, voor mijn twijfels betreffende de beste formulering van dit criterium.

40 – Zie de verwijzingen naar de arresten Gomes Valente en Tulliasiamies en Siilin in punt 71.