

NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY

ELEANOR SHARPSTON

prednesené 13. júla 2006 1(1)

Vec C-290/05

Ákos Nádasdi

proti

Vám- és Pénzügyi-réség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

1. Prejednávaným návrhom na zažatie prejudiciálneho konania žiada Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Župný súd v Hajdú-Bihar), Maarsko, odpoveť na otázku, či je vnútroštátna registrácia dať vyberaná z motorových vozidiel zlučiteľná s článkom 90 ods. 1 ES. Predmetná dať je vyberaná z každého vozidla pri jeho prvom uvedení do prevádzky na území členského štátu a jej výška sa mení podľa technických znakov vozidla a jeho zaradenia podľa vplyvu na životné prostredie bez ohľadu na jeho hodnotu. Otázka je položená osobitne v súvislosti s uplatnením tejto dane na ojazdené vozidlá dovezené z iných členských štátov.

Právo Spoločenstva

2. Článok 90 ES stanovuje:

„Žiaden členský štát nezdaní výrobky z iných členských štátov nijakou priamou alebo nepriamou vnútroštátnou daťou prevyšujúcou dane ukladané priamo či nepriamo na podobné domáce výrobky.

alež, žiaden členský štát nezdaní výrobky iných členských štátov nijakou vnútroštátnou daťou, ktorá nepriamo ochraňuje iné výrobky.“

3. Súdny dvor tento článok a osobitne jeho prvý odsek viackrát posúdil so zreteľom na vnútroštátne dane uložené na ojazdené vozidlá dovezené z iných členských štátov.(2) Táto judikatúra je ustálená a známa, ale je užitočné zhrnúť jej podstatné znaky. Pri skúmaní tejto judikatúry je však potrebné mať na pamäti, že ak predajná cena akéhokoľvek nového výrobku zahrnuje x % dať, cena použitého výrobku, ktorého hodnota bola znížená, zahrnuje takisto x % zostatkovej dane.

4. Vec Komisia/Dánsko(3) sa týkala dane uloženej v súvislosti s prvou registráciou motorových vozidiel v Dánsku. V prípade nových vozidiel (ktoré boli všetky dovezené, pretože v Dánsku sa vozidlá nevyrábali) prekročovala sadzba dane 100 % z ceny vozidla. Pre dovezené ojazdené vozidlá predstavovala sadzba dane 100 % z ceny nového vozidla v prípade ojazdených

vozidiel, ktoré mali menej ako šesť mesiacov a 90 % z ceny nového vozidla pre ojazdené vozidlá, ktoré mali viac ako šesť mesiacov. V prípade predaja ojazdeného vozidla, ktoré už bolo v Dánsku zaregistrované, už nebolo potrebné ďalšiu registráciu dať platiť.

5. Súdny dvor konštatoval, že hoci sa v Dánsku motorové vozidlá nevyrábali, existoval v Dánsku trh s ojazdenými vozidlami. Výrobok sa stáva domácim výrobkom hneď, ako je dovezený a uvedený na trh. Dovezené ojazdené vozidlá a vozidlá zakúpené na mieste predstavujú podobné alebo konkurujúce si výrobky. Článok 90 ES sa teda uplatňuje na registráciu daň vyberanú pri dovoze ojazdených vozidiel. V tejto súvislosti bolo potrebné zohľadniť nielen sadzbu vnútroštátneho zdanenia postihujúceho vnútroštátne výrobky a dovezené výrobky, ale rovnako daňový základ a osobitosti ukladania predmetnej dane.

6. Súdny dvor ďalej uznal, že vzhľadom na veľmi vysoké zdanenie nových vozidiel je zostatková daň obsiahnutá v hodnote ojazdeného vozidla v Dánsku amortizovaná pomalšie ako v iných členských štátoch. Domnieval sa však, že uloženie dane, ktorej základ tvorí najmenej 90 % z ceny nového vozidla, vo všeobecnosti predstavuje zjavné nadmerné zdanenie dovezených ojazdených vozidiel v porovnaní s hodnotou zostatkovej registračnej dane v prípade už zaregistrovaných ojazdených vozidiel zakúpených na dánskom trhu. Z tohto dôvodu boli dovážané ojazdené vozidlá predmetom diskriminácie zdanenia.

7. Vec Nunes Tadeu(4) sa týkala jednorázovej dane uloženej na ľahké osobné automobily registrované v Portugalsku, bez ohľadu na to, či boli dovezené nové alebo ojazdené, alebo či boli zostrojené alebo vyrobené v Portugalsku. Výška dane sa menila podľa zdvihového objemu vozidla a nezávisela od ceny vozidla, avšak na ojazdené dovezené vozidlá, ktoré boli zaregistrované pred viac ako dvomi rokmi, sa vzťahovalo 10 % zníženie dane.

8. Súdny dvor konštatoval, že sporná daň sa neuplatňovala na transakcie týkajúce sa ojazdených vozidiel v rámci Portugalska, pretože bola vyberaná iba raz, a to pri prvej registrácii vozidla v Portugalsku, a časť tejto dane zostala zahrnutá v cene ojazdených vozidiel, ktoré už boli registrované a zakúpené na portugalskom trhu.

9. Daň na dovezené ojazdené vozidlo, bez ohľadu na jeho vek alebo stav, však nemohla byť nižšia ako 90 % dane vyberanej z nových vozidiel, zatiaľ čo zostatková daň zahrnutá v hodnote ojazdeného vozidla zakúpeného v Portugalsku mohla byť nižšia, lebo zostatková hodnota takejto dane sa znižovala úmerne so znížením hodnoty vozidla. Táto daň teda v prípade dovezených ojazdených vozidiel predstavovala zjavné nadmerné zdanenie v porovnaní s hodnotou zostatkovej registračnej dane v prípade ojazdených vozidiel už zaregistrovaných na portugalskom trhu a potom zakúpených. V dôsledku toho dochádzalo k diskriminácii dovážaných ojazdených vozidiel.

10. Vec Komisia/Grécko(5) sa týkala o niečo zložitejšieho daňového systému. Grécko vyberalo zvláštnu spotrebnú daň pri prvom predaji alebo pri dovoze vozidla a ďalšia daň musela byť zaplatená pri prvej registrácii vozidla v Grécku. Obe predstavovali určité percento (v závislosti od objemu motora) z kúpnej ceny. V prípade dovezených ojazdených vozidiel bola zdaniteľná hodnota stanovená odpodňovaním 5 % z ceny príslušného nového vozidla za každý rok používania, a to až do maximálnej výšky 20 %. Sadzby zvláštnej spotrebnej dane boli navyše znížené, ak vozidlá využívali technológiu proti znečisťovaniu životného prostredia, ktorá spĺňala určité kritériá. Dovezené ojazdené vozidlá využívajúce takúto technológiu však na znížené sadzby nárok nemali.

11. Súdny dvor, pokiaľ ide o zvláštnu spotrebnú daň a ďalšiu daň uplatňovanú pri registrácii, konštatoval, že daň v prípade dovezených ojazdených vozidiel klesala za každý rok používania o 5 % z celkovej výšky dane vyberanej z nových vozidiel, pričom toto zníženie nemohlo prekročiť 20 %, a to bez ohľadu na vek daného vozidla. Naopak zostatková daň zahrnutá v hodnote

ojazdeného vozidla zakúpeného v Grécku sa znižovala úmerne so znížením hodnoty vozidla. Hodnota vozidiel vo všeobecnosti klesá o viac ako 5 % ročne, pričom v priebehu prvých rokov je tento pokles ešte výraznejší a celková doba znižovania hodnoty je dlhšia ako štyri roky. Dať na dovezené ojazdené vozidlá bola teda zvyčajne vyššia ako zostatková časť dane ešte stále zahrnutá v hodnote ojazdených vozidiel, ktoré už boli zaregistrované a zakúpené na gréckom trhu.

12. Grécka vláda uplatňovala, že maximálne zníženie dane o 20 % je odôvodnené snahou zabrániť tomu, aby boli do prevádzky uvádzané staré a nebezpečné vozidlá, ktoré znášajú životné prostredie. Súdny dvor však upozornil, že sledovanie takéhoto cieľa nezbavuje členský štát povinnosti dodržiavať zákaz diskriminácie stanovený v článku 90 ES. Systém zdanenia je možné považovať za zlučiteľný s uvedeným článkom len ak je preukázané, že je vytvorený spôsobom, ktorý vylučuje, aby boli dovezené výrobky zdanené viac ako domáce výrobky, a teda nemôže mať v žiadnom prípade diskriminačný účinok.(6)

13. Pokiaľ ide o zníženie sadzieb pre vozidlá využívajúce technológiu proti znášaniu životného prostredia, Súdny dvor konštatoval, že je v rozpore s článkom 90 ES, ak členský štát poskytuje daňové zvýhodnenie domácim vozidlám, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, zatiaľ čo vozidlám z iných členských štátov, ktoré spĺňajú rovnaké kritériá, takého zvýhodnenie neposkytuje. Na tento záver nemá vplyv skutočnosť, že tieto opatrenia schválila Komisia, ani to, že s posúdením, či dovážané ojazdené vozidlá spĺňajú dané kritériá, sú spojené technické problémy.

14. Vec Gomes Valente(7) sa týkala rovnakej dane ako už citovaná vec Nunes Tadeu, ale k sporu došlo až po novele zákona, ktorou bolo nahradené jednotné zníženie o 10 % vzťahujúce sa na dovezené ojazdené vozidlá, ktoré boli prvýkrát registrované pred viac ako dvoma rokmi, pevne stanoveným sadzobníkom zníženia dane vo výške od 18 % po jednom roku používania až do 67 % po ôsmich rokoch používania.

15. Súdny dvor konštatoval, že z rozsudkov Komisia/Dánsko a Nunes Tadeu nevyplýva, že aktuálne zníženie hodnoty môže byť zahrnuté len na základe posúdenia alebo znaleckej expertízy každého vozidla. Na základe pevne stanovených sadzobníkov vychádzajúcich z takých kritérií, ako sú vek, počet najazdených kilometrov, všeobecný stav, spôsob pohonu a značka či model, by malo byť možné určiť hodnotu ojazdených vozidiel, ktorá bude vo všeobecnosti veľmi blízka ich skutočnej hodnote. Pri vypracovávaní týchto sadzobníkov je možné vychádzať z pokynov alebo zoznamov stanovujúcich priemerné ceny ojazdených vozidiel na vnútroštátnom trhu. Aby bol však takýto systém zlučiteľný s článkom 90 ES, je potrebné, aby bol zostavený spôsobom, ktorý vylučuje akýkoľvek diskriminačný účinok.

16. Pevne stanovený sadzobník zníženia uvedený v prejednávanej veci však nebol založený na uvedených kritériách. Neumožňoval zaručiť, že daň zaplatená pri dovoze vozidla z iného členského štátu neprekročí výšku zostatkovej dane, ktorou bolo zaťažené podobné vozidlo, ktoré už bolo v Portugalsku registrované. Preto nebolo vylúčené, že dovezené výrobky budú zaťažené vyššou daňou ako domáce výrobky.

17. Vec Tulliasiamies a Siilin(8) sa týkala fínskej dane z vozidiel, ktorá musela byť zaplatená predtým, ako bolo vozidlo zaregistrované alebo uvedené do prevádzky. Dať, ktorá mala byť zaplatená, sa rovnala zdaniteľnej hodnote vozidla zníženej o určitú sumu, no výška dane nemohla byť nižšia ako 50 % uvedenej zdaniteľnej hodnoty. Výška dane bola v prípade dovážaných ojazdených vozidiel rovnaká ako v prípade podobných nových vozidiel, avšak táto dať bola – až na niektoré nepodstatné výnimky – znížená o 0,5 % za každý kalendárny mesiac prevádzky, a to od siedmeho mesiaca prevádzky až do stopäťdesiateho mesiaca prevádzky (teda o 75 % po dvanásť a pol roku).

18. Súdny dvor konštatoval, že v prípade ojazdeného vozidla, ktoré už bolo zaregistrované vo Fínsku, mohla byť dať z vozidiel zaplatená vtedy, keď bolo nové na základe nákupnej hodnoty nového vozidla pre oficiálneho dovozcu, bez započítania ziskových marží. Naopak dať uložená na ojazdené vozidlá dovezené fyzickými osobami bola vypočítaná na základe kúpnej ceny podobného nového vozidla pre spotrebiteľa, ktorá bola vo všeobecnosti vyššia ako kúpna cena zaplatená oficiálnym dovozcom. Takýto systém nevylučoval, že v niektorých prípadoch bude na dovážané ojazdené vozidlá uplatnená dať, ktorá bude vyššia ako zostatková dať zahrnutá v cene podobného ojazdeného vozidla už zaregistrovaného na vnútroštátnom území. V tomto rozsahu bol tento systém nezlučiteľný s článkom 90 ES.

19. Súdny dvor dospel k záveru, že vypočítanie zníženej hodnoty prostredníctvom percentuálnej sadzby 5 % za mesiac v období medzi siedmym a stopäťdesiatym mesiacom nezohľadňuje skutočné zníženie hodnoty každého ojazdeného vozidla, a je preto v rozpore s článkom 90 ES. Navyše, pokiaľ je skutočné zníženie hodnoty určené všeobecným a abstraktným spôsobom na základe kritérií stanovených vnútroštátnym právom, je podľa článku 90 ES potrebné, aby bol systém zdanenia zostavený spôsobom, ktorý vylučuje akýkoľvek diskriminačný účinok. To predpokladá, že kritériá, na ktorých je metóda výpočtu založená, budú zverejnené a vlastníci ojazdeného vozidla dovezeného z iného členského štátu bude mať možnosť odvolať sa proti uplatneniu paušálne stanovenej dane na takéto vozidlo, čo môže viesť k tomu, že budú preskúmané osobitné charakteristiky tohto vozidla s cieľom ubezpečiť sa, že uplatnená dať neprekračuje zostatkovú dať zahrnutú v cene podobného ojazdeného vozidla, ktoré už bolo na vnútroštátnom území zaregistrované.

20. Vec Weigel(9) sa týkala bežnej dane z pohonných hmôt vyberanej z vozidiel v súvislosti s ich prvou registráciou v Rakúsku. Daťový základ tvorila cena zaplatená za vozidlo alebo v niektorých prípadoch jeho bežná tržobná hodnota. Dať sa v podstate rovnala násobku 2 % z daťového základu a určitej hodnoty stanovenej podľa spotreby pohonných hmôt(10), a to maximálne do výšky 16 % z daťového základu. Bola však vyberaná 20 % dodatočná dať v prípade, že dať bola vyberaná v súvislosti s prvou registráciou vozidla v Rakúsku a neexistovalo plnenie, ktoré by podliehalo DPH.

21. Súdny dvor preskúmal najprv základnú sadzbu dane a dospel k záveru, že nie je v rozpore s článkom 90 ES za predpokladu – ktorý sa zdá byť v prejednávanej veci splnený –, že spôsob výpočtu reálnej trhovej hodnoty presne odráža skutočné zníženie hodnoty dovezených ojazdených vozidiel a umožňuje stanoviť dať na dovezené ojazdené vozidlá tak, že táto dať nie je vyššia ako zostatková dať zahrnutá v hodnote podobného ojazdeného vozidla, ktoré už bolo zaregistrované v Rakúsku.

22. Pokiaľ však ide o 20 % dodatočnú dať, Súdny dvor konštatoval, že kritérium pre výber vyššej dane, ktoré v podstate nemôže byť nikdy splnené v prípade podobných domácich výrobkov, nie je zlučiteľné s článkom 90 ES, lebo vopred vylučuje v prípade podobných domácich výrobkov najvyššie zdanenie.(11) Rovnako nie je s uvedeným článkom zlučiteľné, pokiaľ podliehajú najvyššiemu zdaneniu z dôvodu ich charakteru len dovážané výrobky.(12) 20 %

dodatočná daň bola v prípade istoty vnútroštátnych plnení uplatňovaná výnimčne a vzhľadom na to bola nezlučiteľná s článkom 90 ES.

23. Z tejto judikatúry je možné vyvodiť, že jednorázová vnútroštátna daň vyberaná z každého vozidla v súvislosti s jeho prvou registráciou v členskom štáte je zlučiteľná s článkom 90 prvým odsekom ES, len ak je v prípade ojazdených vozidiel vypočítaná spôsobom, ktorý vylučuje akúkoľvek diskrimináciu takýchto vozidiel pochádzajúcich z iných členských štátov. Zdanenie dovážaných ojazdených vozidiel teda nesmie byť vyššie ako zostatková hodnota dane zahrnutá v cene podobného vozidla, ktoré už bolo skôr zaregistrované v danom členskom štáte.

24. Súdny dvor takisto spresnil, že pri posudzovaní zlučiteľnosti s článkom 90 ES musia byť zohľadnené podrobné pravidlá vyberania tejto dane; že sledovanie cieľa ochrany životného prostredia nezbavuje členský štát povinnosti vylúčiť akúkoľvek diskrimináciu; že zníženie hodnoty nemusí byť posudzované osobitne pre každý prípad, ale môže vychádzať zo sadzobníkov alebo tabuliek založených na príslušných kritériách, ktoré zaručia presný odhad zníženej hodnoty, a že vlastníci vozidla musia mať možnosť odvolať sa proti uplatneniu takých sadzobníkov v prípade, že neodrážajú skutočné charakteristiky daného vozidla.

Vnútroštátne právo

25. Jednou z podmienok pre registráciu osobného vozidla alebo obytného automobilu(13) pre uvedenie do prevádzky v Maďarsku je zaplatenie registračnej dane (regisztrációs adó).

26. Pred 1. februárom 2004 sa na takéto vozidlá uplatňovala spotrebná daň (fogyasztási adó). Išlo o daň, ktorá sa vyberala len raz a ktorej výška bola stanovená ako určité percentuálne vyjadrenie deklarovanej hodnoty, pričom toto percentuálne vyjadrenie sa líšilo podľa určitých spotrebných znakov vozidla.

27. Od 1. februára 2004 bola zákonom CX z roku 2003 (zákon o registračnej dani) spotrebná daň nahradená registračnou daňou. Registračná daň je stanovená pevnou čiastkou pre každú kategóriu vozidiel. Vozidlá sú zaradené do kategórií hlavne podľa typu(14) a objemu motora a podľa vplyvu na životné prostredie.(15) Existujú tiež kategórie pre vozidlá „určené na vystavovanie v múzeách“ a „ostatné“ vozidlá. Výška dane nezávisí od ceny vozidla. Daň sa uplatňuje bez rozdielu na vozidlá vyrobené v Maďarsku a na dovezené vozidlá (nové aj ojazdené).

28. V priebehu pojednávania sa ukázalo, že od 1. januára 2006 – čiže až po období, ktoré je v prejednávanej veci relevantné – boli zavedené znížené sadzby tejto dane(16), pričom zníženie je stanovené v závislosti od počtu mesiacov, ktoré uplynuli odo dňa prvého uvedenia vozidla do prevádzky do dňa začatia správneho konania týkajúceho sa zaplatenia tejto dane. Tieto zľavy sa pohybujú od 3 % (pokiaľ uplynuli menej ako dva mesiace) až po 66 % (pokiaľ uplynulo viac ako 25 rokov).

29. Z motorových vozidiel sú taktiež vyberané iné dane (vrátane ročnej dane), ale tieto dane nie sú v prejednávanej veci relevantné.

Spor vo veci samej a podanie návrhu na začatie prejudiciálneho konania

30. Dňa 2. mája 2004 kúpil pán Nádasdi v Nemecku ojazdený Volkswagen Passat za 6 000 eur a 13. mája požiadal o vyrubenie registračnej dane na toto vozidlo. Dňa 14. mája bola stanovená registračná daň vo výške 150 000 HUF (približne 600 eur), ktorá bola okamžite zaplatená.

31. Dňa 14. mája 2004 však nadobudlo účinnosť aj významné zvýšenie sadzieb registračnej dane.(17) Dňa 11. novembra 2004 preto daňové orgány zrušili pôvodný daňový výmer, zvýšili

registračnú dať na 390 000 HUF (približne 1 550 eur) a nariadili, aby pán Nádasdi doplatil rozdiel vo výške 240 000 HUF (približne 950 eur).

32. Pán Nádasdi žiada, aby bol nový daňový výmer preskúmaný vnútroštátnym súdom. Jeho návrh sa týka dátumu nadobudnutia účinnosti zvýšenia registračnej dane v súvislosti s dátumom zakúpenia predmetného vozidla a žiadosťou o jeho registráciu. V konaní pred vnútroštátnym súdom neuplatňuje nezlučiteľnosť s právom Spoločenstva.

33. Vnútroštátny súd sa však domnieva, že je povinný uplatňovať právo Spoločenstva *ex officio* a pochybuje o zlučiteľnosti maarskej registračnej dane s článkom 90 ES. Domnieva sa, že ojazdené vozidlá zakúpené v zahraničí a ojazdené vozidlá, ktoré už boli zaregistrované v Maarsku pred 1. februárom 2004, predstavujú „podobné“ výrobky a že registračná daň uložená na dovezené ojazdené vozidlá by mohla byť vyššia ako hodnota zostatkovej dane zahrnutá v hodnote podobných domácich ojazdených vozidiel. Je preto otázne, či nie je z dôvodu registračnej dane kúpa domáceho ojazdeného vozidla lákavejšia a či tým nedochádza k trhovej diskriminácii ojazdených vozidiel zakúpených v iných členských štátoch. Vnútroštátny súd navyše uvádza, že je v prejednávanej veci (prvou a) poslednou inštanciou, a je preto povinný predložiť Súdnu dvoru návrh na začatie prejudiciálneho konania.

34. Súdnemu dvoru položil nasledujúce otázky:

„1. Môžu členské štáty bez ohľadu na článok 90 prvý odsek ES zachovať daň z ojazdených motorových vozidiel dovezených z iných členských štátov, ktorá vôbec nezohľadňuje hodnotu vozidla a ktorej výška sa riadi výlučne technickými znakmi vozidla (typ motora, objem motora) a jeho zaradením z hľadiska vplyvu na životné prostredie?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: pokiaľ ide o dovezené ojazdené motorové vozidlá, je zákon CX z roku 2003 o registračnej dani, ktorý je uplatniteľný v prejednávanej veci, v súlade s článkom 90 prvým odsekom ES, hoci sa táto daň neplatila z vozidiel, ktoré boli uvedené do prevádzky v Maarsku už pred nadobudnutím účinnosti tohto zákona?“

35. Maarská a poľská vláda a Komisia predložili písomné pripomienky. Prednesy pána Nádasdiho, maarskej vlády a Komisie boli vypočuté na pojednávaní 1. júna 2006.

Posúdenie

Prípustnosť

36. Maarská vláda tvrdí, že návrh je neprípustný, pretože v ňom nie je vysvetlené, prečo vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, potrebuje na rozhodnutie vo veci samej výklad práva Spoločenstva, teda konkrétne momentu nadobudnutia účinnosti zvýšenia registračnej dane. Maarská vláda sa domnieva, že takýto výklad nie je pre uvedený účel relevantný. Moment nadobudnutia účinnosti zvýšenia dane a uplatnenie tohto zvýšenia na vozidlo nadobudnuté k určitému dňu je výhradne otázkou vnútroštátneho práva.

37. Je pravda, že určenie momentu nadobudnutia účinnosti zvýšenia maarskej registračnej dane a jej uplatnenia na vozidlo nadobudnuté alebo registrované k určitému dňu, čo sú pravdepodobne jediné sporné body medzi pánom Nádasdi a daňovým orgánom, v žiadnom prípade nezávisí od výkladu práva Spoločenstva.

38. No už v roku 1978 Súdny dvor vo veci Simmenthal(18), ktorá sa týkala uloženia vnútroštátnej dane, o ktorej už bolo predtým rozhodnuté, že je nezlučiteľná s právom Spoločenstva, konštatoval, že „každý vnútroštátny súd, ktorý v rámci svojej právomoci rozhoduje o

spore, je povinný v plnej miere uplatňovať právo Spoločenstva a chrániť práva, ktoré toto právo priznáva jednotlivcom, pričom musí prípadne neuplatniť akékoľvek vnútroštátne ustanovenie právneho predpisu, ktoré je s ním v rozpore“. Tento záver bol neskôr viackrát potvrdený v rôznych oblastiach práva, naposledy vo veci Mangold(19).

39. Článok 90 prvý odsek ES zákazom diskriminačného zdanenia priznáva jednotlivcom právo nepodliehať takémuto zdaneniu, ktoré musí byť chránené vnútroštátnymi súdmi.(20)

40. Preto ak je týmto odsekom zakázaný akýkoľvek aspekt maarského zákona o registračnej dani, vnútroštátny súd je povinný neuplatňovať tento aspekt zákona(21) v žiadnej veci spadajúcej do jeho právomoci.

41. Nie som si vedomá toho, že by Súdny dvor niekedy vyžadoval, aby vnútroštátny súd *ex officio* vzniesol otázku zlučiteľnosti vnútroštátneho ustanovenia s právom Spoločenstva v konaní, v ktorom takáto otázka nebola uplatnená.(22) To by predstavovalo prakticky neúnosné bremeno pre vnútroštátne súdy, ktoré by skoro vždy museli preskúmať z hľadiska celého práva Spoločenstva každé ustanovenie, ktoré majú uplatniť.

42. Žiadne ustanovenie práva Spoločenstva však nebráni tomu, aby vnútroštátny súd položil takúto otázku *ex officio*. Problém by nastal len v prípade, že by bol takýto postup zakázaný vnútroštátnymi predpismi, a potom by pravdepodobne bolo potrebné položiť Súdnemu dvoru prejudiciálnu otázku týkajúcu sa zákonnosti takýchto vnútroštátnych predpisov.(23) No v prejednávanej veci nielen nasvedčuje tomu, že existujú predpisy, ktoré by bránili súdu preskúmať otázky, ktoré predložil a na ktoré má Súdny dvor odpovedať.

43. Preto sa domnievam, že neexistujú žiadne dôvody pre odmietnutie odpovedať na položené otázky, ktoré navyše vôbec nie sú hypotetické, ale vo veci prejednávanej pre vnútroštátnym súdom relevantné.

Správny porovnávací prvok

44. Aby bolo možné posúdiť spornú registračnú daň z hľadiska článku 90 prvého odseku ES, je potrebné určiť, či táto daň uložená na ojazdené vozidlá z iných členských štátov prekračuje vnútroštátne zdanenie „podobných domácich výrobkov“.

45. Súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, sa domnieva, že a) ojazdené vozidlá dovezené z iných členských štátov po zavedení *registračnej dane*, teda po 1. februári 2004, na ktoré sa táto daň uplatňuje v plnej výške, a b) ojazdené vozidlá uvedené do prevádzky v Maarsku pred týmto dátumom, na ktoré sa uplatňovala predchádzajúca *spotrebná daň* a ktorých súčasná hodnota zahrnuje zvyškovú hodnotu uvedenej dane, si na trhu konkurujú.

46. Komisia však uvádza, že takto vymedzené dve kategórie nie sú na účely článku 90 ES úplne porovnateľné. Maarská vláda zdôrazňuje problematickosť porovnania vzhľadom na rozdielny spôsob stanovenia daňového základu oboch daní, ale súhlasí so súdom, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, že je potrebné uskutočniť porovnanie s cieľom určiť, či v priebehu určitého časového obdobia (ktoré v prejednávanej veci podľa jej tvrdenia zahrnuje ako obdobie, v priebehu ktorého bola vyberaná spotrebná daň pred zavedením registračnej dane, tak aj obdobie po zavedení progresívneho zníženia sadzieb dane s ohľadom na vek ojazdených vozidiel) nie sú vozidlá z iných členských štátov kvôli daňovému systému diskriminované.

47. V tejto súvislosti súhlasím s Komisiou.

48. Pokiaľ členský štát zavedie daň, ktorá je uplatňovaná v súvislosti s prvým uvedením

vozidla do prevádzky, táto dať sa uplatňuje len na vozidlá, nové aj ojazdené, ktoré sú uvedené do prevádzky po zavedení tejto dane. Pokiaľ ide o ojazdené vozidlá, táto dať sa môže v zásade uplatňovať len na vozidlá dovezené zo zahraničia. Tieto vozidlá budú preto podliehať vyššej dani ako vozidlá, ktoré už boli uvedené do prevádzky v členskom štáte pred zavedením dane, ktoré z povahy veci tejto dani nepodliehajú.(24) Pokiaľ by boli obe uvedené kategórie považované z hľadiska článku 90 ES za porovnateľné, členský štát by nikdy nemohol takúto dať zaviesť. Takisto by nebolo možné zvýšiť daňové sadzby alebo prijať iné opatrenia s rovnakým účinkom, napríklad zmeniť štruktúru dane.

49. Článok 90 ES však nemá za cieľ brániť členským štátom zaviesť nové dane alebo zmeniť sadzby alebo štruktúry platných daní, ale zaistiť, že sú uplatňované nediskrimináciou spôsobom na domáce výrobky, ako aj na výrobky dovezené z iných členských štátov. Je potrebné určiť, či sú účinky predmetnej dane na ojazdené vozidlá, ktoré už sú v prevádzke v členskom štáte a na vozidlá, ktoré sú dovezené z iných členských štátov, rozdielne. Ak má byť táto otázka posúdená správne, je potrebné posúdiť dať samostatne na základe sadzieb uplatniteľných v prípade vzniku skutkových okolností vo veci samej a nie v porovnaní s inými daňami či inými sadzbami.

50. Z toho vyplýva, že v prejednávanej veci majú byť porovnané účinky *registračnej dane* na ojazdené vozidlá dovezené z iného členského štátu s účinkami *zostatkovej registračnej dane* na podobné ojazdené vozidlá už zaregistrované v Maďarsku, ktoré už boli predtým zdanené rovnakou daňou. Porovnanie s ojazdenými vozidlami už zaregistrovanými v Maďarsku, ktorých hodnota zahŕňa *zostatkovú spotrebnú dať* nie je relevantné. Navyše v konaní vo veci samej musí vnútroštátny súd posúdiť registračnú dať v dobe, keď bola vyberaná z vozidla pána Nádasdiho. Následné zavedenie znížených sadzieb teda takisto nemôže byť relevantné.

51. Je pravda, že predpokladom pre porovnanie plnej výšky dane so zostatkovou hodnotou rovnakej dane po uplynutí určitého obdobia, počas ktorého bola hodnota vozidla znížená, je uplynutie takéhoto obdobia. Takisto je pravda, že ku dňu zavedenia novej dane alebo novej sadzby dane nemohlo žiadne takéto obdobie v skutočnosti uplynúť. V prejednávanej veci musí vnútroštátny súd posudzovať maďarskú registračnú dať ku dňu, keď bola zavedená nová sadzba. Na tento účel je potrebné teoreticky sa preniesť do budúcnosti a určiť, či dochádza k diskriminácii zdaneniu ojazdených vozidiel pochádzajúcich z iných členských štátov. Posúdenie dane k určitému momentu by bolo skreslené, pokiaľ by boli zohľadnené neskoršie zmeny daňového systému.(25)

Položené otázky

52. Vnútroštátny súd žiada v prvom rade odpoveť na otázku, či článok 90 prvý odsek ES zakazuje dať z ojazdených motorových vozidiel dovezených z iných členských štátov, ktorá vôbec nezohľadňuje hodnotu vozidla a ktorej výška sa riadi výlučne technickými znakmi vozidla a jeho zaradením z hľadiska vplyvu na životné prostredie.

53. Uvedené ustanovenie sa však netýka daňového základu ako takého. Uplatňuje sa len v rozsahu, v akom môže vnútroštátna daň viesť k vyššiemu zdaneniu výrobkov z iných členských štátov v porovnaní s domácimi výrobkami. Ako Súdny dvor uviedol vo veci Outokumpu(26), „právo Spoločenstva neobmedzuje slobodu žiadneho členského štátu zaviesť diferencovaný daňový systém pre niektoré výrobky, a to aj pre výrobky, ktoré sú v zmysle článku 90 prvého odseku ES podobné, na základe objektívnych kritérií, akými sú povaha použitých surovín alebo použitého výrobného procesu. Takáto diferenciácia je však zlučiteľná s právom Spoločenstva len vtedy, ak sleduje ciele, ktoré sú zlučiteľné s požiadavkami Zmluvy a sekundárneho práva, a ak sú spôsoby jej uplatňovania spôsobilé vylúčiť akúkoľvek diskrimináciu, priamu či nepriamu, vo vzťahu k dovozom pochádzajúcim z iných členských štátov alebo akúkoľvek ochranu konkurenčných domácich výrobkov“.

54. Druhá otázka položená vnútroštátnym súdom sa týka zlučiteľnosti maľarskej registračnej dane zavedenej v roku 2004 s článkom 90 prvým odsekom ES v rozsahu, v akom sa uplatňuje na dovezené ojazdené vozidlá, avšak nie na vozidlá, ktoré už boli predtým uvedené v Maľarsku do prevádzky.

55. Ako som už vysvetlila vyššie, takéto porovnanie nie je z hľadiska uvedeného ustanovenia relevantné. Je vhodné porovnať skôr účinky registračnej dane na ojazdené vozidlá, ktoré sú novo dovezené z iného členského štátu, s účinkami zvyškovej registračnej dane na podobné ojazdené vozidlá zaregistrované v Maľarsku, ktoré už boli predtým zdanené rovnakou daňou.

56. Navrhujem preto položené otázky zmeniť a preformulovať tak, aby bolo možné poskytnúť vnútroštátnemu súdu výklad práva Spoločenstva, ktorý bude pre neho užitočný.

57. Po prvé, je taká daň, akou je maľarská registračná daň, v podstate zlučiteľná s článkom 90 ES v rozsahu, v akom je v Maľarsku vyberaná v súvislosti s registráciou ojazdeného vozidla dovezeného z iného členského štátu, ale predtým bola vybraná z ojazdeného vozidla už zaregistrovaného v Maľarsku?

58. Po druhé, je odpoveď na prvú otázku ovplyvnená skutočnosťou, že výška registračnej dane nezávisí od hodnoty vozidla, ale výlučne od technických znakov vozidla a jeho zaradenia z hľadiska vplyvu na životné prostredie?

Zlučiteľnosť v zásade

59. Zdá sa mi, že z prístupu Súdneho dvora uplatňovaného v doterajšej judikatúre(27) vyplýva, že pokiaľ je výška registračnej dane vyberanej z ojazdených vozidiel dovezených z iných členských štátov stanovená bez ohľadu na zníženie hodnoty vozidla, je takýto spôsob stanovenia dane diskriminačný vo vzťahu k podobným ojazdeným vozidlám, ktoré už boli zaregistrované v Maľarsku a ktoré už boli predtým zdanené rovnakou daňou.

60. Na účely takéhoto posúdenia je potrebné porovnať vozidlá, ktoré sú podobné zo všetkých relevantných hľadísk, s výnimkou dátumu uvedenia do prevádzky v Maľarsku. Registračná daň je uložená na základe určitých pevne stanovených kritérií – osobitne s ohľadom na typ a objem motora a zaradenia z hľadiska vplyvu na životné prostredie. Napríklad sadzba dane uloženej na vozidlo pána Nádasdiho sa vzťahovala buď na vozidlo s benzínovým motorom s objemom od 1 601 do 1 800 cm³ alebo naftovým motorom s objemom od 1 701 do 2 000 cm³, ktoré bolo zaradené do triedy 5 a vyššej z hľadiska vplyvu na životné prostredie. Takisto je potrebné porovnávať vozidlá, ktoré majú rovnaké znaky z hľadiska zníženia ich hodnoty – ktoré sa líšia podľa modelu, veku, počtu najazdených kilometrov atď.

61. Vzhľadom na tieto okolnosti nové vozidlo, z ktorého bola v Maľarsku zaplatená registračná daň v máji 2004, stratí podstatnú časť svojej hodnoty – povedzme 30 % – do decembra 2005(28), kedy je možné ho predať za 70 % jeho pôvodnej ceny, ktorá zahŕňa 70 % hodnoty zostatkovej registračnej dane na základe jeho kategórie určenej podľa pohonných hmôt, objemu motora a zaradenia z hľadiska vplyvu na životné prostredie. Ten istý model rovnako starého vozidla s rovnakým počtom najazdených kilometrov a ďalšími zhodnými vlastnosťami, ktorý bude zakúpený ako ojazdený v inom členskom štáte a zaregistrovaný v Maľarsku v decembri 2005, však bude podliehať 100 % sadzbe registračnej dane vzťahujúcej sa na vozidlo tejto kategórie. Uvedená daň teda zaťažuje viac dovezené ojazdené vozidlá než podobné ojazdené vozidlá, ktoré už boli zaregistrované v Maľarsku a ktoré už boli zdanené rovnakou daňou.

62. Z judikatúry Súdného dvora jasne vyplýva, že to je v zásade nezlučiteľné s článkom 90 prvým odsekom ES.

Daňový základ

63. Maľarská a poľská vláda zdôrazujú, že maľarská registračná daň je v podstate ekologickou daňou, pretože jej výška závisí od typu a objemu motora a zaradenia z hľadiska vplyvu na životné prostredie. Uvádzajú, že „vysoká úroveň ochrany a zlepšovania kvality životného prostredia“ je jedným zo základných cieľov Európskych spoločenstiev stanovených v článku 2 ES.

64. Poľsko takisto odkazuje na iniciatívy Spoločenstva na podporu ochrany životného prostredia pri používaní motorových vozidiel, ako sú smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti(29), návrh smernice Rady o daniach z osobných áut predložený Komisiou(30) a stanovisko Súdného dvora vo veci Outokumpu(31), podľa ktorého článok 90 ES nezakazuje, aby sa sadzby vnútroštátnej dane (v uvedenej veci išlo o elektrickú energiu) menili podľa použitého výrobného procesu alebo použitých surovín, ak takéto diferencovanie zohľadňuje otázky životného prostredia.

65. Obe vlády preto tvrdia nielen to, že registračná daň je v súlade s právom Spoločenstva, ale tiež, že nepriaznivé rozhodnutie Súdného dvora by bránilo členskému štátu plniť ciele stanovené Zmluvou a inštitúciami Spoločenstva.

66. S týmto názorom nemôžem súhlasiť. Cieľom článku 90 ES je zakázať akékoľvek vnútroštátne zdanenie, ktoré za inak rovnakých podmienok zaťažuje výrobky z iných členských štátov viac než podobné domáce výrobky. Daň neprestáva podliehať tomuto zákazu len preto, že okrem svojho základného cieľa, ktorým je zaistenie príjmov, uprednostňuje výrobky alebo zvyky, ktoré nepoškodzujú životné prostredie. Naopak, ak sleduje tento cieľ, musí ho uskutočniť spôsobom, ktorý nezaťažuje domáce výrobky menej ako výrobky dovezené z iných členských štátov.

67. Podľa judikatúry Súdného dvora je totiž taká daň, akou je daň vo veciach Nunes Tadeu a Gomes Valente(32), ktorá sa podobá registračnej dani dotknutej v prejednávanej veci, v rozpore s článkom 90 ES; a požiadavky na ochranu životného prostredia, ako boli uplatňované vo veci Komisia/Grécko(33), musia byť splnené spôsobom, ktorý nediskriminuje výrobky z iných členských štátov.

68. Je pravda, že členské štáty môžu v zásade slobodne zdať motorové vozidlá podľa environmentálnych kritérií, ktoré považujú za najvhodnejšie, a že ak sú sledované ciele ochrany životného prostredia, nemusí výška takéhoto zdanenia zohľadňovať cenu vozidla. Ak ciele a základy tohto zdanenia súvisia s ochranou životného prostredia a nie s hodnotou, prečo potom právo Spoločenstva požaduje, aby bolo v prípade zdaňovania ojazdených vozidiel zohľadnené

zníženie hodnoty? Mohlo by sa zdať, že takáto požiadavka je v rozpore so slobodou členského štátu, lebo viaže výšku dane na cenu každého vozidla.

69. Tento názor však pri dôkladnejšom skúmaní neobstoí. Tento typ dane je vyberaný len raz, a to pri prvom zaregistrovaní vozidla v súvislosti s jeho uvedením do prevádzky v dotknutom členskom štáte a vo veľkej väčšine prípadov približne v momente, keď je nadobudnuté rezidentom tohto štátu. Táto daň sa tak stáva súčasťou hodnoty vozidla a k tomu je potrebné prihliadať pri stanovovaní jej úroku na konkurujúce si výrobky z iných členských štátov. Iné typy ekologických daní by museli byť posudzované odlišne. Napríklad pravidelné dane tvoria skôr súčasť prevádzkových nákladov vozidla ako jeho hodnoty, a netreba teda prihliadať na zníženie tejto hodnoty.

70. Nie je úlohou Súdneho dvora, aby určil, akým spôsobom má Maarsko usporiadať svoj systém zdanenia vozidiel, aby splnilo svoje ciele v oblasti ochrany životného prostredia a zároveň zaistilo rovnosť zaobchádzania medzi ojazdenými vozidlami už zaregistrovanými v Maarsku a vozidlami, ktoré boli nedávno uvedené do prevádzky po tom, ako boli dovezené z iného členského štátu.

71. Určite však existujú spôsoby, ako zosúladiť hľadiská ochrany životného prostredia a hľadiská rovnosti v zaobchádzaní. Napríklad pokiaľ Maarsko zachová jednorázovú daň uloženú v súvislosti s prvým uvedením vozidla do prevádzky, malo by prijať nejaký mechanizmus, ako napríklad pevne stanovený sadzobník uvedený vo veci Gomes Valente(34), proti ktorému by prípadne bolo možné sa odvolať a nechať preskúmať osobitné vlastnosti vozidla, ako to bolo uvedené v už citovanej veci Tulliasiamies(35). Každý členský štát musí mať takisto možnosť prijať systém založený výhradne na ročnej cestnej dani, ako je daň opísaná v návrhu smernice o daniach z osobných áut, ktorý predložila Komisia(36) (bez ohľadu na to, či tento návrh bude prijatý alebo nie).

Obmedzenie časových úrokov rozsudku

72. Napokon Poľsko vo svojich písomných pripomienkach požaduje, aby v prípade, že bude rozhodnuté o nezlučiteľnosti predmetnej registračnej dane s článkom 90 prvým odsekom ES, Súdny dvor obmedzil časové úroky rozsudku. Maarsko prednieslo rovnakú požiadavku na pojednávaní.

73. V súlade s ustálenou judikatúrou výklad pravidla práva Spoločenstva podaný Súdny dvorom, objasňuje a v prípade potreby spresňuje význam a dosah tohto pravidla tak, ako sa má alebo sa malo chápať a uplatňovať od okamihu, keď nadobudlo účinnosť. Z toho vyplýva, že takto vykladané pravidlo súd môže a má uplatňovať dokonca aj na právne vzťahy vzniknuté a vytvorené pred vydaním rozsudku, ktorý bol vydaný na základe žiadosti o výklad.(37)

74. Súdny dvor nedávno opísal svoju judikatúru týkajúcu sa obmedzenia časových úrokov jeho rozsudkov nasledujúcim spôsobom:

„Iba výnimočne môže Súdny dvor uplatnením všeobecnej zásady právnej istoty obsiahnutej v právnom poriadku Spoločenstva obmedziť možnosť všetkých dotknutých osôb dovoľávať sa ustanovenia, ktoré vyložil s cieľom spochybniť právne vzťahy vzniknuté v dobrej viere...

Okrem toho z ustálenej judikatúry vyplýva, že finančné dôsledky, ktoré by mohli vyplývať pre členský štát z rozsudku vydaného v prejudiciálnom konaní, neodôvodňujú samy osebe časové obmedzenie úrokov tohto rozsudku...

Súdny dvor sa len výnimočne, za presne stanovených okolností, uchýľoval k takémuto riešeniu, a

to jednak, keď existovalo riziko vážnych ekonomických dôsledkov, predovšetkým vzhľadom na veľký počet právnych vzťahov, ktoré vznikli v dobrej viere na základe právnej úpravy, ktorá sa oprávnené považovala za platnú, jednak keď sa javilo, že jednotlivci a vnútroštátne orgány boli nabádaní k správaniu, ktoré nie je v súlade s právnou úpravou Spoločenstva z dôvodu vážnej a objektívnej neistoty týkajúcej sa dosahu ustanovení Spoločenstva a neistoty, ku ktorej prípadne prispelo i správanie iných členských štátov alebo Komisie Európskych spoločenstiev...”(38)

75. Pokiaľ sa má žiadosti vyhovieť, je najprv potrebné, aby bolo splnené kritérium „dobrej viery“.

76. Na pojednávaní Maarsko uviedlo, že v období od 1. mája 2004 do 31. decembra 2005 bola v dobrej viere zaplatená registračná daň z viac ako 80 000 ojazdených vozidiel dovezených z iných členských štátov. Neuvedlo však žiadne tvrdenie, pokiaľ ide o vážnu a objektívnu neistotu(39) týkajúcu sa dosahu článku 90 ES alebo správanie iných členských štátov alebo Komisie, ktoré by mohlo prispieť k vzniku takej neistoty. Nie som preto presvedčená, že bolo splnené prvé kritérium.

77. Pokiaľ ide o druhé kritérium – a síce riziko vážnych ekonomických dôsledkov pre členský štát – maarská vláda predložila na pojednávaní číselné údaje, z ktorých vyplýva, že celková výška príjmov z registračnej dane vybranej z ojazdených vozidiel dovezených z iných členských štátov je odhadovaná približne na 29 miliárd HUF (približne 116 miliónov eur), čo podľa vlády predstavuje 0,6 % ročných príjmov štátneho rozpočtu. Pripustila, že by nebolo potrebné vrátiť celú sumu, ale len sumu, ktorá by sa v prípade zohľadnenia zníženia hodnoty ukázala ako nadmerné zdanenie. Upozornila však na administratívne náklady súvisiace s prejednávaním takejto individuálnych prípadov a osobitne s určením jednotlivých oprávnených osôb, ktorým má byť daň vrátená.

78. Povinnosť vrátiť časť dane by mala byť finančným dôsledkom rozsudku, ktorý navrhujem. To by samo osebe nemalo odôvodňovať obmedzenie časových účinkov rozsudku. Okrem toho sa nedomnievam, že vrátenie dane je možné považovať za vážne ekonomické dôsledky, ktoré odôvodňujú takéto obmedzenie. Je pravdepodobné, že dotknutá čiastka bude o dosť nižšia ako uvádzaných 0,6 % ročných príjmov štátneho rozpočtu. Vrátenie dane sa môže týkať len nadmerne zdanenej časti a právo Spoločenstva nemôže na rozdiel od obáv maarskej vlády od členského štátu požadovať, aby vyhovádal všetky osoby, ktoré boli nadmerne zdanené, ale len aby vrátil sumu vybranú navyše osobám, ktoré to požadujú.

79. Takisto nie je možné predpokladať, že administratívna záťaž súvisiaca s výpočtom sumy, ktorá má byť vrátená v jednotlivých prípadoch, bude nadmerná. V podstate by malo stačiť vytvoriť na základe príslušných kritérií sadzobník s možnosťou sa odvolať a nechať preskúmať osobitné vlastnosti vozidla.(40)

80. Preto nemyslím, že bolo preukázané riziko vážnych ekonomických dôsledkov pre Maarsko a nevidím dôvod pre akékoľvek obmedzenie časových účinkov rozsudku v prejednáwanej veci.

81. Nakoniec by som len upozornila, že je prekvapujúce, že v prejednáwanej veci uplatnila túto otázku ako prvá poľská vláda a nie maarská. Vzhľadom na to, že obmedzenie časových účinkov musí byť založené na posúdení situácie – existencia dobrej viery a riziko vážnych ťažkostí – v dotknutom členskom štáte, domnievam sa, že nie je žiaduce, aby bolo obmedzenie časových účinkov priznané len na základe žiadosti iného členského štátu.

Návrh

82. So zreteľom na uvedené úvahy navrhujem Súdnemu dvoru, aby na prejudiciálne otázky

položené Hajdú-Bihar Megyei Bíróság odpovedal takto:

1. Na to, aby bolo možné určiť, či je daň uložená na motorové vozidlá, ktoré sú prvýkrát uvedené do prevádzky v členskom štáte, v rozsahu, v akom sa uplatňuje na ojazdené vozidlá, zlučiteľná s článkom 90 prvým odsekom ES, je potrebné porovnať účinky takejto dane na cenu ojazdených vozidiel novo dovezených z iného členského štátu s účinkami zostatkovej registračnej dane na cenu podobných ojazdených vozidiel, ktoré už boli zaregistrované v tomto členskom štáte a ktoré už boli zdanené rovnakou daňou. Porovnanie s ojazdenými vozidlami, ktoré boli v tomto členskom štáte uvedené do prevádzky pred zavedením tejto dane, nie je relevantné.

2. Daň uložená na ojazdené motorové vozidlá pri ich prvom uvedení do prevádzky v členskom štáte, ktorej výška je stanovená bez ohľadu na skutočné zníženie hodnoty vozidla, takže ak je uplatnená na ojazdené vozidlá dovezené z iných členských štátov, prekračuje výšku zostatkovej dane zahrnutej v cene podobných ojazdených vozidiel, ktoré už boli zaregistrované v krajine, je v rozsahu tohto prekročenia v rozpore s článkom 90 prvým odsekom ES.

3. Na túto nezlučiteľnosť nemá vplyv skutočnosť, že predmetná daň sleduje ciele spojené s ochranou životného prostredia alebo že je uložená len na základe objektívnych kritérií súvisiacich s touto ochranou.

1 – Jazyk prednesu: angličtina.

2 – Zákazy uvedené v článku 90 ES sa pôvodne nachádzali v článku 95 Zmluvy ES, na ktorý odkazuje staršia judikatúra. Z dôvodu konzistencie však budem ďalej používať nové číslovanie.

3 – Rozsudok z 11. decembra 1990, C-47/88, Zb. s. I-4509. Pozri najmä body 17 až 21.

4 – Rozsudok z 9. marca 1995, C-345/93, Zb. s. I-479. Pozri najmä body 4, 10 a 13 až 15.

5 – Rozsudok z 23. októbra 1997, C-375/95, Zb. s. I-5981. Pozri najmä body 3 až 5, 21 až 23, 28, 29, 40 a 43 až 47.

6 – Pozri tiež rozsudok zo 17. júla 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, Zb. s. I-4085, bod 34.

7 – Rozsudok z 22. februára 2001, C-393/98, Zb. s. I-1327. Pozri najmä body 7, 24 až 26, 28 až 30 a 37.

8 – Rozsudok z 19. septembra 2002, C-101/00, Zb. I-7487. Pozri najmä body 5, 6, 57, 60, 61, 78 až 80 a 85 až 89.

9 – Rozsudok z 29. apríla 2004, C-387/01, Zb. S. I-4981. Pozri najmä body 23, 40, 65 až 81, 86 a 87.

10 – Išlo o spotrebu pohonných hmôt v litroch – pravdepodobne na 100 km – zníženú o 3 litre (2 litre v prípade vozidiel s naftovým motorom), meranú podľa celkovej spotreby v cykle MVEG „Motor Vehicles Emissions Group“ (skupina pre emisie z motorových vozidiel) v súlade so smernicou 80/1268, zmenenej a doplnenej smernicou 93/116. Pokiaľ však priemerná spotreba neprekračovala 2 alebo prípadne 3 litre, nebola vyberaná žiadna daň.

11 – Rozsudok z 15. marca 1983, Komisia/Taliansko, 319/81, Zb. s. 601, bod 17.

12 – Rozsudok zo 4. marca 1986, Komisia/Dánsko, 106/84, Zb. s. 833, bod 21.

13 – Na iné typy vozidiel sa môžu uplatňovať iné ustanovenia, ktoré nie sú v danom prípade

relevantné. V nasledujúcom texte použijem pojem „vozidlo“ všeobecne na označenie „osobného vozidla alebo obytného automobilu“, na ktoré sa uplatňuje registračná daň.

14 – Benzínové alebo naftové.

15 – Ide o zaradenie na stupnici od 1 do 10. Zdá sa, že toto zaradenie je založené na zvukových emisiách a škodlivých látkach. Vyššia hodnota na stupnici znamená lepší výsledok pre životné prostredie. Výška registračnej dane závisí od toho, či je hodnota nižšia ako 5 (čo vedie k vyššej sadzbe dane) alebo sa rovná alebo je vyššia ako 5 (sadzba dane je nižšia).

16 – Zákon č. CXIX z roku 2005, § 53 a príloha 13, časť II.

17 – Zákon č. XII z roku 2004.

18 – Rozsudok z 9. marca 1978, 106/77, Zb. s. 629, bod 21.

19 – Rozsudok z 22. novembra 2005, C-144/04, Zb. s. I-9981, bod 77. Táto vec sa týkala diskriminácie z dôvodu veku, ale rozsudok vo veci Simmenthal bol potvrdený aj pokiaľ ide o dane vyberané v rozpore s právom Spoločenstva (pozri napríklad rozsudok z 22. októbra 1998, IN.CO.GE '90 a i., C-10/97 až C-22/97, Zb. s. I-6307, body 20 a 21).

20 – Táto zásada bola prvýkrát uznaná pred 40 rokmi v rozsudku zo 16. júna 1966, Lütticke (57/65, Zb. s. 293).

21 – Súdny dvor v rozsudku zo 16. júla 1992, Lourenço Dias (C-343/90, Zb. s. I-4673, bod 49 a bod 1 výroku), rozhodol, že skutočnosť, že niektoré prvky vnútroštátneho zdanenia alebo niektoré pravidlá jeho použitia sú diskriminačné a z toho dôvodu zakázané článkom 90 ES, nemusí znamenať, že celý systém je nezlučiteľný s článkom 90 ES. (Uvedená vec sa týkala portugalskej dane, o akú išlo v už citovaných veciach Nunes Tadeu a Gomes Valente, nemá však význam z hľadiska zaobchádzania s ojazdenými vozidlami dovezenými z iných členských štátov v porovnaní s vozidlami, ktoré už boli v Portugalsku zaregistrované.).

22 – Porovnaj s rozsudkom zo 14. decembra 1995, van Schijndel a van Veen, C-430/93 a C-431/93, Zb. s. I-4705, bod 27.

23 – Pozri rozsudok zo 14. decembra 1995, Peterbroeck (C-312/93, Zb. s. I-4599, bod 21), z ktorého vyplýva, že právo Spoločenstva v niektorých prípadoch zakazuje použitie takýchto predpisov.

24 – Maarská vláda uvádza, že uloženie novej dane na vozidlá už uvedené do prevádzky, ktoré už podliehali inej dani, by viedlo k retroaktívnemu dvojitému zdaneniu.

25 – V podstate ojazdené vozidlá, ktoré boli do Maarska dovezené krátko po tom, čo bola spotrebná daň nahradená registračnou daňou, konkurovali ojazdeným vozidlám už zaregistrovaným v Maarsku, ktorých hodnota zahrnovala zostatkovú spotrebnú daň. Podobná situácia nastáva v prípade zmeny sadzby dane. V takýchto situáciách môže nastať faktický dočasný rozdiel medzi sadzbou dane uplatňovanou na ojazdené vozidlo, ktoré už bolo zaregistrované v Maarsku a na vozidlo, ktoré bolo novo zaregistrované. Takéto rozdiely sú však nevyhnutné, pokiaľ štát vykonáva svoju daňovú suverenitu a upravuje svoje daňové systémy v takýchto oblastiach. Vzhľadom na túto suverenitu sa musí posúdenie podľa práva Spoločenstva zamerať na to, či je každá nasledujúca daň (daňová sadzba) sama osebe diskriminačná, a nie na to, či môže viesť ku vzniku prechodných rozdielov v zaobchádzaní po zmene systému.

- 26 – Rozsudok z 2. apríla 1998, C-213/96, Zb. s. I-1777, bod 30.
- 27 – Zhrnutá v bode 4 a nasl. vyššie.
- 28 – Ako príklad bolo použité obdobie od zavedenia registračnej dane do zavedenia znížených sadzieb.
- 29 – Smernica z 18. septembra 2000 (Ú. v. ES L 269, s. 34; Mim. vyd. 15/005, s. 224).
- 30 – KOM(2005) 261 v konečnom znení z 5. júla 2005.
- 31 – Už citovaný v poznámke pod čiarou 26, bod 31.
- 32 – Pozri bod 7 a nasl. a bod 14 a nasl. vyššie.
- 33 – Už citovaný v poznámke pod čiarou 5 vyššie; pozri najmä bod 12 a nasl.
- 34 – Pozri bod 15 vyššie.
- 35 – Pozri bod 19 vyššie.
- 36 – Už citovaný v poznámke pod čiarou 30 vyššie.
- 37 – Pozri napríklad rozsudok z 10. januára 2006, Skov a Bilka, C-402/03, Zb. s. I-199, bod 50.
- 38 – Rozsudok z 27. apríla 2006, Richards, C-423/04, Zb. s. I-3585, body 40 až 42.
- 39 – Pozri moje návrhy z 22. júna 2006 vo veci Stradasfalti, C-228/05, body 87 až 89, v ktorých vyjadrujem určité pochybnosti, čo sa týka najvhodnejšej formulácie tohto kritéria.
- 40 – Pozri odkaz na už citované veci Gomes Valente a Tulliasiamies v bode 71 vyššie.