

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNE PRAVOBRANILKE

ELEANOR SHARPSTON,

predstavljeni 13. julija 2006¹(1)

Zadeva C-290/05

Ákos Nádasdi

proti

Vám- és Pénzügyminiszer Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

1. Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Madžarska) s tem predlogom za sprejetje predhodne odločbe sprašuje, ali je nacionalni davek na registracijo motornih vozil skladen s prvim odstavkom člena 90 ES. S spornim davkom se obdavi vsako vozilo, ko je prvič dano v promet v državi članici, njegova višina pa se določi na podlagi tehničnih lastnosti vozila in njegove okoljevarstvene kategorije, ne glede na vrednost vozila. Vprašanje je postavljeno zlasti v zvezi z uporabo tega davka za rabljena vozila, uvožena iz drugih držav članic.

Upoštevno pravo Skupnosti

2. Člen 90 ES določa:

„Nobena država članica ne uvaja, neposredno ali posredno, kakršnih koli notranjih davkov na izdelke drugih držav članic, ki bi bili višji od davkov, uvedenih neposredno ali posredno na enakovrstne domače izdelke.

Prav tako nobena država članica ne uvaja takšnih notranjih davkov na izdelke drugih držav članic, s katerimi bi posredno zaščitila druge izdelke.“

3. Sodišče je ta člen, zlasti njegov prvi odstavek, že večkrat preučilo s posebnega vidika nacionalnih davkov na rabljena motorna vozila, uvožena iz drugih držav članic.⁽²⁾ Čeprav je ta sodna praksa uveljavljena in znana, bi bilo koristno ponoviti njene bistvene elemente. Pri njeni obravnavi pa je treba upoštevati, da cena kateregakoli rabljenega proizvoda po izgubi vrednosti še vedno vsebuje *x % preostanka* davka, če je njegova prodajna cena, ko je bil nov, vsebovala *x %* davka.

4. Najprej, zadeva Komisija proti Danskem⁽³⁾ se je nanašala na dajatev, naloženo ob prvi registraciji motornih vozil na Danskem. Davčna stopnja za nova vozila (ki so bila vsa uvožena, ker ni bilo danske proizvodnje) je bila višja od 100 % cene. Glede uvoženih rabljenih vozil je bila za vozila, stara manj kot šest mesecev, obdavčljiva vrednost 100 % cene ustreznega novega vozila in za vozila, starejša od šestih mesecev, 90 % take cene. Pri prodaji rabljenih vozil, ki so že bila

registrirana na Danskem, ni bilo treba plačati dodatnega davka na registracijo.

5. Sodišče je navedlo, da čeprav danske proizvodnje motornih vozil ni bilo, je Danska vseeno imela trg rabljenih vozil. Proizvod postane domači proizvod takoj, ko je uvožen in dan na trg. Uvožena rabljena vozila in tista, kupljena doma, so enakovrstni ali konkurenčni proizvodi. Člen 90 ES se je zato uporabljal za davek na registracijo, ki se je obračunal pri uvozu rabljenih vozil. V tem smislu so se morali upoštevati tako stopnja notranje obdavčitve domačih in uvoženih proizvodov kot tudi osnova za odmero in podrobna pravila za pobiranje davka.

6. Sodišče je nato ugotovilo, da se je zaradi zelo visokega davka, obračunanega na nova vozila, delež davka, vključen v ceno rabljenih vozil, na Danskem odpisal poasneje kot v nekaterih drugih državah članicah. Kljub temu je bil davek, obračunan na obdavčljivo vrednost v višini vsaj 90 % cene ustreznega novega vozila, še vedno očitno previsoka obdavčitev uvoženih rabljenih vozil v primerjavi s preostankom davka na registracijo že registriranih rabljenih vozil, kupljenih na danskem trgu. Zato je bila to diskriminatorna obdavčitev uvoženih rabljenih vozil.

7. V zadevi Nunes Tadeu(4) je bil sporni davek enkraten davek, s katerim so bila obdavčena lahka potniška vozila, registrirana na Portugalskem, bodisi uvožena nova ali rabljena bodisi sestavljena ali proizvedena na Portugalskem. Davek se je odmeril različno glede na delovno prostornino motorja vozila in ne glede na njegovo ceno, za uvožena rabljena vozila, ki so bila prvič registrirana pred več kot dvema letoma, pa je bil zmanjšan za 10 %.

8. Sodišče je ugotovilo, da se sporni davek ni obračunaval pri poslih z rabljenimi vozili na ozemlju Portugalske, saj je bil obračunan le enkrat, ko je bilo vozilo prvič registrirano na Portugalskem, in je del tega davka ostal vključen v ceno rabljenih vozil, ki so že bila registrirana in kupljena na portugalskem trgu.

9. Vendar davek na uvoženo rabljeno vozilo, ne glede na starost in ohranjenost vozila, ni mogel biti manjši od 90 % davka, s katerim je bilo obdavčeno novo vozilo, medtem ko bi bil preostanek davka, vključen v ceno rabljenega vozila, kupljenega na Portugalskem, lahko manjši, ker se je vrednost preostanka davka zmanjševala sorazmerno z izgubljanjem vrednosti vozila. V primerjavi s preostankom davka pri rabljenih vozilih, ki so že bila registrirana in pozneje kupljena na portugalskem trgu, je bil tak davek očitno previsok za uvožena rabljena vozila. Zato je bil za ta vozila diskriminatoren.

10. Malo bolj zapleten sistem obdavčitve je bil obravnavan v zadevi Komisija proti Grčiji.(5) V Grčiji je bil ob prvi prodaji ali ob uvozu vozila obračunan poseben davek na potrošnjo, ob prvi registraciji vozila pa je bilo treba plačati dodatno dajatev. Oba sta bila obračunana kot odstotek (ki se je razlikoval glede na delovno prostornino motorja) od cene. Za uvožena rabljena vozila je bila obdavčljiva vrednost določena tako, da se je za vsako leto uporabe vozila od cene ustreznega novega vozila odštelo 5 %, do največ 20 %. Poleg tega so bile stopnje posebnega davka na potrošnjo znižane za vozila z okolju prijazno tehnologijo, ki so izpolnjevala določena merila. Za uvožena rabljena vozila z okolju prijazno tehnologijo ni bilo mogoče uveljavljati znižanih davčnih stopenj.

11. Sodišče je v zvezi s posebnim davkom na potrošnjo in dodatno dajatvijo ugotovilo, da se je davek na uvožena rabljena vozila znižal za vsako leto uporabe le za 5 % celotnega davka, obračunane za novo vozilo, do največ 20 %, ne glede na starost zadevnega vozila. Nasprotno se je preostanek davka, vključen v ceno rabljenega vozila, kupljenega v Grčiji, zmanjševal sorazmerno z izgubo vrednosti vozila. Na splošno vozila izgubijo več kot 5 % vrednosti letno, sploh v prvih letih, vrednost pa izgubljajo tudi po četrtem letu. Iz navedenega je razvidno, da je bil davek na uvožena rabljena vozila običajno višji, kot je bil delež davka, ki je bil še vedno vključen v ceno rabljenih vozil, ki so že bila registrirana in kupljena na grškem trgu.

12. Grška vlada je zatrjevala, da je bilo največje znižanje za 20 % utemeljeno s ciljem preprečiti dajanje v promet starih in nevarnih vozil, ki onesnažujejo okolje. Vendar je Sodišče opozorilo, da se država članica ne more izogniti dolžnosti upoštevanja prepovedi diskriminacije, določene v členu 90 ES, le zato, ker sledi takemu cilju. Šteje se, da je sistem obdavčitve skladen z navedenim členom le, če je urejen tako, da izključuje vsakršno možnost, da bi bili uvoženi proizvodi obdavčeni bolj kot nacionalni, in tako v nobenem primeru ne more imeti diskriminatornih učinkov.(6)

13. Glede znižanja davčnih stopenj za vozila z okolju prijazno tehnologijo je Sodišče navedlo, da je država članica ravnala v nasprotju s členom 90 ES, ko je priznala davčne ugodnosti domačim vozilom, ki so manj škodljiva za okolje, medtem ko teh ugodnosti ni priznala vozilom iz drugih držav članic, ki so izpolnjevala enaka merila. Tega niso mogli spremeniti niti izjava Komisije, s katero je ta odobrila te ukrepe, niti tehnični problemi pri presojanju, ali so uvožena rabljena vozila izpolnjevala zadevna merila.

14. Sodba v zadevi Gomes Valente(7) se je nanašala na isti davek kot zgoraj navedena sodba Nunes Tadeu, vendar je spor izhajal iz spremembe, na podlagi katere se je enotno 10-odstotno znižanje davčne stopnje za uvožena rabljena vozila, ki so bila prvič registrirana pred več kot dvema letoma, nadomestilo s fiksno lestvico znižanj od 18 % po enem letu uporabe do 67 % po osmih letih uporabe.

15. Sodišče je navedlo, da iz zgoraj navedenih sodb Komisija proti Danski in Nunes Tadeu ni razvidno, da bi se dejanska izguba vrednosti vozila lahko upoštevala le na podlagi ocene ali izvedenske presoje vsakega vozila. Vrednost rabljenih vozil bi se lahko določila tudi na podlagi fiksnih lestvic, ki bi temeljile na merilih, kot so starost, kilometrina, splošna ohranjenost, način pogona in znamka ali model vozila, in bi bila na splošno zelo blizu njihovi dejanski vrednosti. Take lestvice bi se lahko oblikovale glede na navodilo ali seznam, na katerem bi bile navedene aktualne povprečne cene rabljenih vozil na domačem trgu. Vendar bi moral biti sistem za to, da bi bil skladen s členom 90 ES, urejen tako, da bi izključeval vsakršen diskriminatorni učinek.

16. Sporna fiksna lestvica znižanj ni temeljila na merilih, kakršna so navedena zgoraj. Na njeni podlagi ni bilo mogoče zagotoviti, da znesek davka na uvoz vozila iz druge države članice ne bi presegel zneska preostanka davka, s katerim je bilo obremenjeno enakovredno vozilo, ki je že bilo registrirano na Portugalskem. Zato ni izključila možnosti, da bi bili uvoženi proizvodi obdavčeni bolj kot nacionalni.

17. Zadeva Tulliasiamies in Siilin(8) se je nanašala na finski davek na motorna vozila, ki ga je bilo treba plažati, preden je bilo vozilo registrirano oziroma preden se je začelo uporabljati. Znesek, ki ga je bilo treba plažati, je bil enak obdavčljivi vrednosti vozila, znižani za določen znesek, vendar ni mogel biti nižji od 50 % obdavčljive vrednosti. Znesek davka je bil za uvoženo rabljeno vozilo enak znesku davka na enakovredno novo vozilo, znižanemu – z manjšimi izjemami – za 0,5 % za vsak koledarski mesec uporabe po tem, ko je preteklo šest mesecev, do največ 150 mesecev (torej 75 % po 12 letih in pol).

18. Sodišče je navedlo, da bi v primeru rabljenega vozila, že registriranega na finskem, davek na motorna vozila zanj lahko plažal že uradni uvoznik, ko je bilo to vozilo novo, na podlagi nakupne vrednosti novega vozila, ki ne vključuje dobičkovne marže. Nasprotno je bil davek na motorna vozila, s katerim so bila obdavčena rabljena vozila, ki so jih uvozile fizične osebe, izražunan na podlagi nakupne cene, ki bi jo moral potrošnik plažati za enakovrstno novo vozilo, in je bil praviloma višji od davka, ki ga je plažal uradni uvoznik. Ta sistem ni izključil možnosti, da so uvožena rabljena vozila v nekaterih primerih obdavčena v višini, ki presega preostanek davka, vključnega v vrednost enakovrstnega rabljenega vozila, ki je že bilo registrirano na nacionalnem ozemlju. V tem smislu je bil v nasprotju s členom 90 ES.

19. Sodišče je ugotovilo, da se pri izražunu izgube vrednosti v višini 0,5 % na mesec med sedmim in stopetdesetim mesecem ni upoštevala dejanska izguba vrednosti vsakega rabljenega vozila, zaradi česar je bil izražun v nasprotju s členom 90 ES. Poleg tega, če je dejanska izguba vrednosti opredeljena na splošno in abstraktno na podlagi meril, ki jih določa nacionalno pravo, mora biti na podlagi člena 90 ES sistem obdavčitve urejen tako, da izključuje vsakršen diskriminatorni učinek. Zato morajo biti merila, na katerih temelji način izražuna, objavljena, lastnik rabljenega vozila, uvoženega iz druge države članice, pa mora imeti možnost, da izpodbija uporabo pavšalnega izražuna za njegovo vozilo, tako da bi se lahko izkazalo za potrebno, da se preuči posebne lastnosti vozila, da bi se zagotovilo, da davek na to vozilo ne presega preostanka davka, vključnega v vrednost enakovrstnega rabljenega vozila, ki je že bilo registrirano na nacionalnem ozemlju.

20. Zadeva Weigel(9) se je nanašala na davek na normalno porabo goriva, s katerim so bila obdavčena vozila ob njihovi prvi registraciji v Avstriji. Osnova za odmero je bila ali plažana cena ali v nekaterih primerih tržna vrednost vozila. Znesek, ki ga je bilo treba plažati, je v bistvu ustrezal 2 % osnove za odmero, pomnoženima z opredeljenim zneskom porabe goriva,(10) vendar največ do 16 %. Poleg tega je bila predvidena še 20-odstotna dodatna dajatev, zlasti če je bil davek obračunan zaradi prve registracije vozila v Avstriji in ni šlo za posel, na podlagi katerega bi nastala obveznost plažila DDV.

21. Sodišče je najprej preuči osnovno dajatev in sklenilo, da kršitve člena 90 ES ni bilo, če je – kot naj bi bilo v tem primeru – način ocene tržne vrednosti natančno odražal dejansko izgubo vrednosti vozila in je omogočil želeni cilj, da davek, obračunan za uvožena rabljena vozila, v nobenem primeru ne presega zneska preostanka davka, vključnega v vrednost enakovrstnih rabljenih vozil, že registriranih v Avstriji.

22. V zvezi z 20-odstotno dodatno dajatvijo je Sodišče ugotovilo, da merilo za višjo obdavčitev, ki ga po definiciji nikoli ni mogoče uporabiti za enakovredne nacionalne proizvode, ne more biti skladno s členom 90 ES, ker že vnaprej iz višjega obdavčenja izključuje nacionalne proizvode.(11) Enako velja, če bi bili uvoženi proizvodi zaradi njihove narave najvišje obdavčeni proizvodi.(12) 20-odstotna dodatna dajatev se je le izjemoma obračunala poleg osnovne dajatve pri povsem nacionalnih poslih in je bila zato v nasprotju s členom 90 ES.

23. Iz te sodne prakse bi bilo mogoče sklepati, da bi bil nacionalni davek, ki se obračuna le

enkrat za vsako vozilo ob njegovi prvi registraciji v državi članici, skladen s prvim odstavkom člena 90 ES le, če bi bil v delu, v katerem se nanaša na rabljena vozila, izražen tako, da ne bi povzročal nikakršne diskriminacije vozil iz drugih držav članic. Tak davek ne sme pomeniti večje obremenitve za rabljena uvožena vozila, kot je breme preostanka davka, vključenega v ceno enakovrednega vozila, ki je v tej državi članici že bilo prvič registrirano.

24. Sodišče je v teh sodbah med drugim tudi določilo, da je treba pri presoji skladnosti s členom 90 ES upoštevati podrobna pravila za pobiranje davka, da se država članica ne more izogniti obveznosti izogibanja diskriminaciji le zato, ker si prizadeva za okoljevarstvene cilje, da ni potrebe po tem, da bi se izguba vrednosti presojala v vsaki posamični zadevi, temveč lahko presoja temelji na lestvicah ali tabelah, izraženih na podlagi odločilnih meril, da bi se zagotovil dober približek izgubljene vrednosti, in da mora biti lastniku omogočeno, da izpodbija uporabo teh lestvic ali tabel, če niso upoštevane prave lastnosti posameznega vozila.

Upoštevno nacionalno pravo

25. Plačilo davka na registracijo (*regisztrációs adó*) je bilo predpogoj za registracijo osebnega vozila ali avtodoma(13) za uporabo na madžarskih cestah.

26. Ta vozila so bila pred 1. februarjem 2004 obdavčena z davkom na potrošnjo (*fogyasztási adó*). To je bil enkratni znesek, izražen v sorazmerju z deklarirano vrednostjo, pri čemer je bilo sorazmerje določeno glede na določene značilnosti porabe vozila.

27. S tem dnem je zakon št. CX iz leta 2003 (zakon o davku na registracijo) davek na potrošnjo nadomestil z davkom na registracijo. Davek na registracijo se obračuna v pavšalnem znesku glede na kategorijo vozila. Vozila so v bistvu razvrščena po vrsti(14) in delovni prostornini motorja in stopnji varovanja okolja.(15) Obstajata tudi kategoriji „muzejskih“ vozil in „drugih“ vozil. Znesek davka ni povezan z vrednostjo vozila. Brez razlike velja za uvožena vozila (nova ali rabljena) in za vozila, izdelana na Madžarskem.

28. Na obravnavi je bilo povedano, da je bila 1. januarja 2006 – torej po nastanku dejstev v tej zadevi – uvedena lestvica znižanj dajatev, ki jih je bilo treba plačati,(16) ki so bila odvisna od števila mesecev, preteklih od prve uporabe vozila v cestnem prometu do dneva, ko je bil sprožen upravni postopek za plačilo dajatve. Znižanje je bilo v razponu od 3 % (če sta pretekla več kot dva meseca) do 66 % (če je preteklo več kot 25 let).

29. Za motorna vozila se obračunajo tudi drugi davki (vključno z letnim davkom), ki v obravnavani zadevi niso sporni.

Postopek v glavni stvari in predložitveni sklep

30. Á. Nádasdi je 2. maja 2004 v Nemčiji kupil rabljeno vozilo Volkswagen Passat za 6000 EUR in 13. maja 2004 vložil vlogo za plačilo davka na registracijo tega vozila. Davek v višini 150.000 HUF (približno 600 EUR) mu je bil odmerjen 14. maja 2004 in takoj ga je plačal.

31. Vendar se je prav tako 14. maja 2004 precej povišala stopnja davka na registracijo.(17) Davčni organi so zato 11. novembra 2004 razveljavili prvotno odmero in jo nadomestili z odmero davka v višini 390.000 HUF (približno 1550 EUR), zaradi česar bi moral Á. Nádasdi plačati dodatnih 240.000 HUF (približno 950 EUR).

32. Á. Nádasdi je pri predložitvenem sodišču vložil tožbo zoper ponovno odmero. Tožba se je nanašala na datum začetka veljavnosti davka na registracijo v povezavi s trenutkoma nakupa in vložitve vloge za registracijo zadevnega vozila. V nacionalnem postopku ni zatrjeval neskladnosti s

pravom Skupnosti.

33. Nacionalno sodišče je kljub temu meni, da je dolžno uporabiti pravo Skupnosti po uradni dolžnosti, in dvomi o skladnosti madžarskega davka na registracijo s členom 90 ES. Meni, da so rabljena vozila, kupljena v tujini, in tista, ki so že bila registrirana na Madžarskem pred 1. februarjem 2004, „enakovrstni“ proizvodi in da bi se lahko štelo, da je znesek davka na registracijo uvoženih rabljenih vozil višji od zneska preostanka davka, vsebovanega v vrednosti enakovrstnih nacionalnih rabljenih vozil. Postavlja se vprašanje, ali so domača rabljena vozila zaradi davka na registracijo privlačnejša za nakup in se s tem ustvarja diskriminacija na trgu rabljenih vozil, kupljenih v drugih državah članicah. Nacionalno sodišče še navaja, da je (prvostopenjsko in) zadnjestopenjsko sodišče v tovrstnem postopku in je zato dolžno svoje dvome predložiti Sodišču.

34. Njegovi vprašanji sta:

„1. Ali lahko države članice, ne glede na člen 90, prvi odstavek, ES, ohranijo v veljavi davek, ki se obračuna za rabljena vozila iz drugih držav članic, kadar je ta davek v celoti neodvisen od vrednosti vozila in se njegov znesek določa izključno na podlagi tehničnih lastnosti vozila (vrsta motorja, delovna prostornina motorja) in okoljevarstvene klasifikacije?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali je zakon št. CX iz leta 2003 o davku na registracijo, ki se nanaša na uvožena rabljena vozila in je bil uporabljen v tem postopku, združljiv s členom 90, prvi odstavek, ES, kadar za vozila, ki so bila na Madžarskem v prometu že pred začetkom veljavnosti zadevnega zakona, ni bilo treba plačati davka na registracijo?“

35. Pisna stališča so predložile madžarska in poljska vlada ter Komisija. Á. Nádasdi, madžarska vlada in Komisija so na obravnavi 1. junija 2006 podali ustne navedbe.

Presoja

Dopustnost

36. Madžarska vlada navaja, da je predlog za sprejetje predhodne odločbe nedopusten, ker v njem ni pojasnjeno, zakaj je potrebna razlaga prava Skupnosti, da bi predložitveno sodišče lahko odločilo o sporu, ki poteka pred njim, namreč o začetku veljavnosti povečanja davka na registracijo. Po mnenju vlade razlaga glede tega niti ni potrebna. Začetek veljavnosti povečanja davka in njegova uporaba za nakup vozila na določen dan naj bi bila izključno predmet nacionalnega prava.

37. Res je, da določitev začetka veljavnosti povečanja madžarskega davka na registracijo in njegova uporaba pri nakupu ali registraciji vozila na določen dan, ki se zdita edini sporni točki med Á. Nádasdijem in davčnim organom, nikakor nista odvisni od razlage prava Skupnosti.

38. Vendar je Sodišče že leta 1978 v zadevi Simmenthal⁽¹⁸⁾ ki se je nanašala na naložitev nacionalne dajatve, za katero je že bilo ugotovljeno, da je v nasprotju s pravom Skupnosti, navedlo, da mora „vsako nacionalno sodišče [...] v zadevah iz njegove pristojnosti uporabiti pravo Skupnosti v celoti in zaščititi pravice, ki jih to pravo priznava posameznikom, ter v skladu s tem ne sme uporabiti nobene določbe nacionalnega prava, ki bi bila z njim v nasprotju“. To načelo je bilo pozneje večkrat potrjeno na številnih področjih, nazadnje v sodbi v zadevi Mangold⁽¹⁹⁾

39. Prvi odstavek člena 90 ES je s prepovedjo diskriminatornih davkov posameznikom dodelil pravico, da s takim davkom niso obdavčeni, in to pravico morajo ščititi nacionalna sodišča.⁽²⁰⁾

40. Če je torej kateri koli del madžarskega zakona o davku na registracijo zaradi navedene določbe prepovedan, nacionalno sodišče tega dela zakona⁽²¹⁾ ne sme uporabiti v nobeni zadevi v

njegovi pristojnosti.

41. Ni mi znano, da bi šlo Sodišče kdaj tako daleč, da bi od nacionalnega sodišča zahtevalo, naj po uradni dolžnosti rešuje vprašanje o skladnosti nacionalne določbe s pravom Skupnosti v postopku pred njim, v katerem se to vprašanje sploh ni postavilo.(22) Dejansko bi to pomenilo, da bi bilo nacionalnim sodiščem naloženo praktično nesprejemljivo breme, da bi morala v skoraj vsakem primeru vsako posamezno določbo, ki naj bi jo uporabila, presojati z vidika celotnega obsega prava Skupnosti.

42. Kljub temu nobena določba prava Skupnosti nacionalnemu sodišču očitno ne preprečuje, da bi tako vprašanje postavilo na lastno pobudo. Težave bi nastale le, če bi bilo tako ravnanje prepovedano na podlagi nacionalnih predpisov, in v takem primeru bi bilo nujno predložiti Sodišču vprašanje o zakonitosti takih predpisov.(23) Iz obravnavane zadeve pa nikakor ni razvidno, da bi lahko predložitvenemu sodišču kakršna koli pravila preprečevala, da preveri vprašanje, ki ga je postavilo in glede katerega prosi za odgovor Sodišča.

43. Zato po mojem mnenju ni razlogov za zavrnitev odgovora na predložena vprašanja, ki poleg tega očitno niso hipotetična, pač pa izhajajo iz spora pred nacionalnim sodiščem.

Pravilno merilo za primerjavo

44. Za presojo izpodbijanega davka na registracijo z vidika prvega odstavka člena 90 ES je treba ugotoviti, ali ta davek, ko se obračuna za rabljena vozila, uvožena iz drugih držav članic, presega notranji davek na „enakovrstne domače izdelke“.

45. Predložitveno sodišče meni, da si (a) rabljena vozila, ki so bila iz drugih držav članic uvožena po uvedbi *davka na registracijo* 1. februarja 2004, in za katera je bil davek v celoti obračunan, in (b) rabljena vozila, ki so bila pred tem datumom sproščena v promet na Madžarskem, za katera je bil obračunan prejšnji *davek na potrošnjo* in katerih sedanja vrednost vsebuje preostanek tega davka na potrošnjo, na trgu med seboj konkurirajo.

46. Vendar Komisija navaja, da tako opredeljeni kategoriji nista ustrezno primerljivi v smislu člena 90 ES. Madžarska vlada poudarja, da ju je težko primerjati, ker imata različni osnovi za odmero, vendar se s predložitvenim sodiščem strinja, da mora vsaka primerjava vseeno potrditi, ali sistem obdavčitve v določenem obdobju (ki v tej zadevi po navedbah madžarske vlade vključuje tako čas pred uvedbo davka na registracijo, ko se je pobiral davek na potrošnjo, kot čas po uvedbi progresivnega zniževanja na podlagi starosti rabljenega vozila) diskriminira vozila iz drugih držav članic.

47. Glede tega se strinjam s Komisijo.

48. Če država članica uvede davek, ki se obračuna ob prvi sprostitvi vozila v promet, bo davek vplival le na nova ali rabljena vozila, ki bodo prvič sproščena v promet po uvedbi tega davka. Glede rabljenih vozil se namreč lahko obračuna le za tista, ki so uvožena iz tujine. Ta bodo nujno bolj obdavčena kot rabljena vozila, ki so bila v državi članici v uporabi že pred uvedbo davka, s katerim po definiciji niso obremenjena.(24) Če bi se štelo, da sta kategoriji v smislu člena 90 ES primerljivi, država članica nikoli ne bi mogla uvesti takega davka. Podobno tudi ne bi mogla povišati davčnih stopenj ali sprejeti drugih ukrepov, ki imajo enak učinek, kot na primer sprememba strukture davka.

49. Vendar namen člena 90 ES ni ovirati države članice pri sprejemanju novih davkov ali spreminjanju davčne stopnje oziroma strukture obstoječih davkov, pač pa zagotoviti, da bi se ti davki uporabljali nediskriminatorno tako za domače proizvode kot za tiste, ki so uvoženi iz drugih

držav članic. Ugotoviti je treba, ali ima sporni davek drugačen vpliv na rabljena vozila, ki so že v uporabi v državi članici, kot na tista, ki so uvožena iz drugih držav članic. Za pravilno presojo bi se moral davek presojati neodvisno, na podlagi davčnih stopenj, ki so se uporabljale ob nastanku spornih dejstev, in ne na podlagi primerjave z drugimi davki in davčnimi stopnjami.

50. Zato se mora vpliv *davka na registracijo* na rabljena vozila, uvožena na novo iz druge države članice, v okviru obravnavane zadeve primerjati z vplivom *preostanka davka na registracijo* na enakovrstna rabljena vozila, ki so že bila registrirana na Madžarskem in so bila zato z istim davkom že obdavčena. Primerjava z rabljenimi vozili, ki so že bila registrirana na Madžarskem in katerih vrednost vključuje *preostanek davka na potrošnjo*, ni pomembna. Poleg tega mora nacionalno sodišče v postopku v glavni stvari presojati davek na registracijo, kakršen je bil, ko je bil obračunan za vozilo Á. Nádasdija. Poznejše uvedbe lestvice znižanj torej tudi ni mogoče upoštevati.

51. Res je, da je treba za primerjavo celotnega zneska davka s preostankom tega davka v določenem obdobju, v katerem je prišlo do izgube vrednosti, predvidevati, da je tako obdobje preteklo. Res je tudi, da tako obdobje na dan, na katerega se je uvedel novi davek ali nova davčna stopnja, dejansko ni moglo preteči. V obravnavani zadevi mora nacionalno sodišče presojati madžarski davek na registracijo, kakršen je veljal na dan, ko je bila nova davčna stopnja uvedena. Da bi to storilo, si mora zamisliti teoretično projekcijo za naprej in ugotoviti, ali je davek s tega vidika diskriminatoren glede vozil iz drugih držav članic. Presoja davka, kot je veljal v določenem trenutku, bi bila izkrivljena, če bi se upoštevale poznejše spremembe davčnega sistema.(25)

Predložena vprašanja

52. Nacionalno sodišče najprej v bistvu sprašuje, ali prvi odstavek člena 90 ES prepoveduje, da bi države članice rabljena vozila obdavčile z davkom, katerega znesek se odmeri le na osnovi tehničnih lastnosti in okoljevarstvene kategorije vozila, ne glede na njegovo vrednost.

53. Vendar se ta določba ne nanaša na samo osnovo za odmero davka. Velja le, če bi nacionalni davek lahko povzročil višjo obdavčitev vozil iz drugih držav članic v primerjavi z enakovrstnimi domačimi proizvodi. Kot je Sodišče navedlo v sodbi v zadevi Outokumpu,(26) „pravo Skupnosti [...] ne omejuje svobode vsake države članice, da vzpostavi davčni sistem, ki razlikuje med določenimi izdelki, čeprav enakovrstnimi v smislu člena [90 ES] glede na objektivna merila, kot so vrsta uporabljenih surovin ali proizvodnih postopkov. Take razlike so v skladu s pravom Skupnosti le, če sledijo ciljem, ki so sami v skladu z zahtevami Pogodbe in sekundarne zakonodaje, in če so podrobna pravila taka, da nikakor ne pomenijo neposredne ali posredne diskriminacije glede uvoza iz drugih držav članic ali zaščit v korist konkurenčne nacionalne proizvodnje.“

54. Nacionalno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je madžarski davek na registracijo, uveden leta 2004, skladen s prvim odstavkom člena 90 ES v delu, v katerem bremeni uvožena rabljena vozila, ne pa tudi vozil, danih v promet na Madžarskem, preden je bil uveden.

55. Kot sem pojasnila zgoraj, taka primerjava v okviru te določbe ni pomembna. V skladu z njo je treba vpliv davka na registracijo rabljenih vozil, na novo uvoženih iz druge države članice, raje primerjati z vplivom preostanka davka na registracijo na enakovrstna rabljena vozila, ki so že bila registrirana na Madžarskem in so bila zato z istim davkom že obdavčena.

56. Zato predlagam, naj se predložena vprašanja preoblikujejo, da bi se nacionalnemu sodišču zagotovila razlaga prava Skupnosti, ki mu bo v pomoč.

57. Prvič, ali je davek, kot je madžarski davek na registracijo, na celoma skladen s členom 90

ES, če se obračuna pri registraciji rabljenih vozil, uvoženih iz druge države članice, na Madžarskem in je bil za rabljeno vozilo, ki je bilo že registrirano na Madžarskem, že obračunan?

58. Drugi?, ali na odgovor na prvo vprašanje vpliva, da se znesek davka na registracijo odmeri le na osnovi tehničnih lastnosti in okoljevarstvene kategorije vozila, ne glede na njegovo vrednost?

Načelna skladnost

59. Stališče, ki ga je Sodišče zavzelo v svoji dosednji zadevni sodni praksi,(27) vodi po mojem mnenju do neizogibnega sklepa, da gre pri načinu določitve zneska davka za diskriminacijo med rabljenimi vozili, uvoženimi iz drugih držav članic, in enakovrstnimi rabljenimi vozili, ki so že bila registrirana na Madžarskem in so bila zato z istim davkom že obdavčena, ker se pri določitvi zneska davka na registracijo, obračunanega za rabljena vozila, uvožena iz drugih držav članic, ne upošteva izguba vrednosti.

60. Za tako presojo je treba primerjati vozila, ki so enakovrstna z vseh bistvenih vidikov, razen z vidika datuma sprostitve v promet na Madžarskem. Davek na registracijo se obračuna na podlagi točno določenih meril – zlasti vrste motorja in njegove delovne prostornine ter stopnje varovanja okolja. Na primer, davčna stopnja za vozilo Á. Nádasdija je ustrezala stopnji za bencinski motor med 1601 in 1800 cm³ ali dizelski motor med 1701 in 2000 cm³ s stopnjo varovanja okolja 5 ali več. Primerjava se mora opraviti tudi med vozili, ki naj bi imela enake lastnosti glede izgubljanja vrednosti – te so različne glede na model, starost, kilometrino itd.

61. Če upoštevamo navedene dejavnike, bo novo vozilo, za katero je bil davek na registracijo plačan na Madžarskem maja 2004, izgubilo bistveni del svoje vrednosti – recimo 30 % – do decembra 2005,(28) ko bi se lahko prodalo po ceni v višini 70 % njegove prvotne cene, vključno s preostalimi 70 % davka na registracijo, ki je veljal za njegovo kategorijo, določeno na podlagi goriva, delovne prostornine motorja in stopnje varovanja okolja. Vozilo istega modela ter podobne starosti, kilometrine in drugih lastnosti, ki je bilo kupljeno rabljeno v drugi državi članici in registrirano na Madžarskem decembra 2005, je vseeno predmet davka na registracijo po 100 % davčni stopnji za to kategorijo. Posledično navedeni davek bremeni uvožena rabljena vozila bolj kot enakovrstna rabljena vozila, ki so že bila registrirana na Madžarskem in so bila zato z istim davkom že obdavčena.

62. Kot je razvidno iz sodne prakse Sodišča, je navedeno načeloma v nasprotju s prvim odstavkom člena 90 ES.

Osnova za odmero

63. Madžarska in poljska vlada poudarjata, da je madžarski davek na registracijo okoljski davek, ker je njegov znesek v celoti odvisen od vrste motorja in njegove delovne prostornine ter stopnje varovanja okolja. Kot poudarjata, je eden od osnovnih ciljev Evropske skupnosti, določenih v členu 2 ES, „visoka raven varstva in izboljšanje kakovosti okolja“.

64. Poljska se sklicuje tudi na pobude Skupnosti za spodbujanje varovanja okolja pri uporabi motornih vozil, kot sta Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izrabljenih vozilih(29) in predlog Komisije za Direktivo Sveta o obdavčitvi osebnih avtomobilov,(30) ter na navedbo Sodišča v sodbi Outokumpu,(31) da člen 90 ES ne prepoveduje, da bi se stopnje notranjega davka (v tem primeru na elektriko) razlikovale glede na način proizvodnje in uporabljene surovine, če tako razlikovanje temelji na okoljevarstvenih razlogih.

65. Navedeni vladi torej ne zagovarjata samo stališča, da je davek na registracijo skladen s pravom Skupnosti, ampak tudi stališče, da bi sodba Sodišča, s katero bi bilo glede tega davka

odlo?eno negativno, ovirala države ?lanice pri uresni?evanju ciljev, ki jih dolo?ajo Pogodba in institucije Skupnosti.

66. S tem se ne morem strinjati. Namen ?lena 90 ES je prepovedati vsakršen notranji davek, ki proizvode iz ene države ?lanice v sicer enakih okoliš?inah bremeni bolj kot enakovredne doma?e proizvode. Davek ne more biti izjema od te prepovedi le zato, ker naj bi poleg svojega osnovnega namena zbiranja javnih prihodkov dajal prednost okolju prijaznim izdelkom ali navadam. Ravno nasprotno, ?e sledi temu cilju, mu mora slediti tako, da doma?i izdelki niso obremenjeni manj kot tisti, ki se uvozijo iz drugih držav ?lanic.

67. Iz sodne prakse Sodiš?a je dejansko jasno razvidno, da je davek, ki je bil obravnavan v zgoraj navedenih sodbah Nunes Tadeu in Gomes Valente(32) in je bil o?itno podoben davku na registracijo, ki je sporen v obravnavani zadevi, v nasprotju s ?lenom 90 ES in da je treba na okoljska vprašanja, kakršna so bila postavljena v zgoraj navedeni sodbi Komisija proti Gr?iji,(33) odgovoriti tako, da vozila iz drugih držav ?lanic niso diskriminirana.

68. Države ?lanice lahko motorna vozila na?eloma res svobodno obdav?ijo na podlagi okoljevarstvenih meril, ki se jim zdijo najprimernejša, in ?e gre za cilje varovanja okolja, je lahko višina takega davka neodvisna od cene vozila. ?e sta namen in osnova davka okoljevarstvena in nista povezana s ceno, zakaj bi potem pravo Skupnosti zahtevalo, da je treba pri obdav?enju rabljenih vozil upoštevati izgubo vrednosti? Lahko bi veljalo, da je taka zahteva v nasprotju s svobodo države ?lanice, saj višino davka neizogibno povezuje s ceno vsakega vozila.

69. Vendar tako stališ?e ne vzdrži natan?nejše presoje. Vrsta spornega davka se obra?una le enkrat, in sicer ob prvi registraciji vozila za uporabo v zadevni državi ?lanici in tako v ve?ini primerov takrat, ko vozilo kupi prebivalec s stalnim prebivališ?em v tej državi, ali vsaj kmalu po tem. Tak davek postane del vrednosti vozila in navedeni vidik se mora upoštevati pri presoji vpliva tega davka na konkuren?ne proizvode iz drugih držav ?lanic. Druge vrste okoljevarstvenih davkov bi se presojale druga?e. Davki, ki se pla?ujejo periodi?no, so na primer del teko?ih stroškov vozila in ne del njegove vrednosti, zato nikakor ni treba upoštevati izgube te vrednosti.

70. Sodiš?e ni pristojno, da odlo?i o tem, kako naj Madžarska organizira sistem obdav?enja vozil, da bi zadostila svoji skrbi za varovanje okolja in hkrati zagotovila enakopravno obravnavo rabljenih vozil, ki so že bila registrirana na Madžarskem, in tistih, ki so tam na novo v uporabi po uvozu iz druge države ?lanice.

71. Toda o?itno obstajajo na?ini za uskladitev okoljevarstvenih preudarkov s preudarki enakega obravnavanja. ?e bi Madžarska, na primer, obdržala enkratni davek, ki se obra?una za vsako vozilo, ko je prvi? dano v uporabo, bi lahko sprejela nekaj mehanizmov, kot so lestvice s pavšalnimi dav?nimi stopnjami, ki so navedene v zgoraj navedeni sodbi Gomes Valente,(34) z možnostjo izpodbijanja in posebne presoje, kadar sta primerna, kot sta obravnavana v zgoraj navedeni sodbi Tulliasiamies.(35) Kot nadomestno možnost bi morala imeti vsaka država ?lanica na izbiro, da sprejme sistem, ki bi temeljil izklju?no na letnem davku na motorna vozila, kakršen je opredeljen v predlogu Komisije za direktivo o obdav?itvi osebnih avtomobilov(36) (ne glede na to, ali bo ta predlog na koncu sprejet ali ne).

Omejitev ?asovnih u?inkov sodbe

72. Poljska v svojih pisnih stališ?ih nazadnje zahteva, da bi moralo Sodiš?e omejiti ?asovni u?inek sodbe, ?e bi z njo odlo?ilo, da davek, kot je sporni davek na registracijo, ni v skladu s prvim odstavkom ?lena 90 ES. Madžarska je na obravnavi zahtevala enako.

73. V skladu z ustaljeno sodno prakso razlaga posameznega pravila prava Skupnosti po

potrebi pojasnjuje in natančneje določa pomen in obseg tega pravila, tako kot ga je treba ali bi ga bilo treba razumeti in uporabljati od začetka njegove veljave. Tako razloženo pravilo sodišče lahko uporabi – oziroma ga mora uporabiti – tudi za pravna razmerja, ki so nastala in bila oblikovana, preden je Sodišče odločilo o predlogu za sprejetje predhodne odločbe.(37)

74. Sodišče je svojo prakso glede omejevanja časovnih ušinkov takih sodb nedavno opredelilo tako:

„Sodišče lahko ob uporabi splošnega načela pravne varnosti, ki je sestavni del pravnega reda Skupnosti, osebam, ki jih posamezna določba zadeva, zgolj izjemoma omeji možnost sklicevanja na določbo, o kateri je Sodišče sprejelo razlago, zato da bi te izpodbijale pravna razmerja, nastala v dobri veri [...]

Poleg tega iz ustaljene sodne prakse izhaja, da finančne posledice, ki bi v državi članici lahko nastale zaradi izdane sodb v zadevi predhodnega odločanja, ne upravičujejo časovne omejitve ušinkov te sodb [...]

Sodišče se je namreč k tej rešitvi zateklo le v točno določenih okoliščinah, ko je na eni strani obstajalo tveganje hudih gospodarskih posledic zlasti zaradi velikega števila pravnih razmerij, vzpostavljenih v dobri veri na podlagi ureditve, za katero se je štelo, da je veljavno načelo veljati, in ko se je na drugi strani zdelo, da so bili posamezniki in nacionalni organi vođeni k ravnanju, ki zaradi objektivne in pomembne negotovosti glede obsega določb Skupnosti ni bilo v skladu s skupnostno ureditvijo, in h kateri so morebiti prispevala tudi ravnanja drugih držav članic ali Komisije Evropskih skupnosti [...]“(38)

75. Da bi se ugodilo tej zahtevi, mora biti torej najprej izpolnjeno merilo „dobre vere“.

76. Madžarska je na obravnavi navedla, da je bil davek na registracijo med 1. majem 2004 in 31. decembrom 2005 dobroverno plačan za več kot 80.000 rabljenih vozil, uvoženih iz drugih držav članic. Ni pa navedla ničesar o obstoju objektivne in pomembne negotovosti(39) glede obsega člena 90 ES ali o ravnanju drugih držav članic ali Komisije, zaradi katerega bi lahko menila, da taka negotovost obstaja. Zato nisem prepričana, da je prvo merilo izpolnjeno.

77. Madžarska vlada je na obravnavi glede drugega merila – tveganja hudih gospodarskih posledic za zadevno državo članico – predložila podatke, iz katerih je razvidno, da znaša skupni prihodek od davka na registracijo na rabljena vozila, uvožena iz drugih držav članic, približno 29 milijard HUF (116 milijonov EUR), kar naj bi po navedbah madžarske vlade bilo 0,6 % letnih državnih prihodkov. Priznala je, da bi se moral povrniti le del tega zneska, in sicer del, ki bi se potem, ko bi se upoštevala izguba vrednosti, izkazal za prekomerno obdavčitev. Poudarila pa je administrativne stroške, ki bi nastali pri obravnavi tako velikega števila posamičnih primerov, zlasti pri ugotavljanju tistih, ki bi bili upravičeni do vračila.

78. Obveznost vračila davka bi bila finančna posledica sodb, ki jo predlagam. Običajno sama po sebi ne bi upravičila omejitve časovnih ušinkov take sodb. Menim tudi, da je ni mogoče opredeliti kot hudo gospodarsko posledico, ki utemeljuje tako omejitev. Zadevni znesek bo dejansko verjetno precej nižji od zagotovljenega 0,6 % državnih prihodkov. Vračilo se lahko nanaša le na prekomerno obdavčitev in pravo Skupnosti, v nasprotju z bojaznijo madžarske vlade, od države članice ne more zahtevati, naj poišče vse, ki so bili prekomerno obdavčeni, pač pa le, naj presežni znesek vrne vsem, ki to zahtevajo.

79. Prav tako ni mogoče domnevati, da se bo zaradi ugotavljanja zneskov, dolžnih v posameznih primerih, povečalo upravno breme. Načeloma bi morale zadostovati, da se uvede sistem lestvic s pavšalnimi davčnimi stopnjami, ki bi temeljile na odločilnih merilih, z možnostjo

izpodbijanja in posebne presoje.(40)

80. Zato menim, da obstoj tveganja hudih gospodarskih posledic za Madžarsko ni bil dokazan in da v obravnavani zadevi ni razlogov za kakršno koli omejitev časovnih ušinkov sodbe.

81. Na koncu bi pripomnila, da je presenetljivo, da je v obravnavani zadevi prva to vprašanje postavila poljska in ne madžarska vlada. Ker mora vsaka časovna omejitev temeljiti na presoji položaja – obstoja dobre vere in tveganja hudih posledic – v zadevni državi članici, po mojem mnenju na celoma ne bi bilo zaželeno, če bi se taka omejitev odobrila zgolj na zahtevo druge države članice.

Predlog

82. Glede na navedeno menim, da bi moralo Sodišče na vprašanja, ki jih je v predhodno odločanje predložilo Hajdú-Bihar Megyei Bíróság, odgovoriti tako:

1. Da bi določili, ali je davek na motorna vozila, ki se obračuna, ko so ta prvič dana v promet v državi članici, ker se obračuna za rabljena vozila, skladen s prvim odstavkom člena 90 ES, je treba vpliv takega davka na ceno rabljenih vozil, uvoženih na novo iz druge države članice, primerjati z vplivom preostanka davka na ceno enakovrstnih rabljenih vozil, ki so že bila dana v promet v prvi državi članici in so bila zato z istim davkom že obdavčena. Primerjave z rabljenimi vozili, ki so bila dana v promet v zadevni državi članici pred uvedbo tega davka, ni mogoče upoštevati.

2. Davek na rabljena motorna vozila, ki se obračuna, ko so ta prvič dana v promet v državi članici, in katerega znesek se izračuna, ne da bi se upoštevalo dejansko zmanjšanje vrednosti vozila, tako da, kadar se uporabi za taka vozila, uvožena iz drugih držav članic, presega znesek preostanka davka, vključenega v ceno enakovrstnih rabljenih vozil, ki so že bila registrirana na nacionalnem ozemlju, v delu, v katerem gre za prekomerno obdavčitev, ni skladen s prvim odstavkom člena 90 ES.

3. Na to neskladnost ne vpliva dejstvo, da je sporni davek namenjen uresničevanju okoljevarstvenih ciljev oziroma da se obračuna le na podlagi objektivnih meril, povezanih z varstvom okolja.

1 – Jezik izvirnika: angleščina.

2 – Prepovedi iz člena 90 ES so bile prej v členu 95 Pogodbe ES, ki se navaja v starejši sodni praksi. V nadaljevanju bom zaradi enotnosti povsod uporabljala sedanje oštevilčenje.

3 – Sodba z dne 11. decembra 1990 (C-47/88, Recueil, str. I-4509, glej zlasti točke od 17 do 21).

4 – Sodba z dne 9. marca 1995 (C-345/93, Recueil, str. I-479, glej zlasti točke 4, 10 in od 13 do 15).

5 – Sodba z dne 23. oktobra 1997 (C-375/95, Recueil, str. I-5981, glej zlasti točke od 3 do 5, od 21 do 23, 28, 29, 40 in od 43 do 47).

6 – Glej tudi sodbo z dne 17. julija 1997 v zadevi Haahr Petroleum (C-90/94, Recueil, str. I-4085, točka 34).

7 – Sodba z dne 22. februarja 2001 (C-393/98, Recueil, str. I-1327, glej zlasti točke 7, od 24 do 26, od 28 do 30 in 37).

- 8 – Sodba z dne 19. septembra 2002 (C-101/00, Recueil, str. I-7487, glej zlasti točke 5, 6, 57, 60, 61, od 78 do 80 in od 85 do 89).
- 9 – Sodba z dne 29. aprila 2004 (C-387/01, Recueil, str. I-4981, glej zlasti točke 23, 40, od 65 do 81, 86 in 87).
- 10 – Namreč „poraba goriva v litrih“ – predvidoma na 100 km – „zmanjšana za 3 litre (2 litra za dizelska vozila), pri čemer se celotna poraba izračuna v obdobju MVEG [Motor Vehicles Emissions Group (skupina za emisije motornih vozil)] v skladu z Direktivo 80/1268, kakor je bila spremenjena z Direktivo 93/116.“ Tako davek ni bil obračunan, če povprečna poraba ni presegla dveh ali treh litrov, glede na posamezni primer.
- 11 – Glej tudi sodbo z dne 15. marca 1983 v zadevi Komisija proti Italiji (319/81, Recueil, str. 601, točka 17).
- 12 – Glej tudi sodbo z dne 4. marca 1986 v zadevi Komisija proti Danski (106/84, Recueil, str. 833, točka 21).
- 13 – Za druge vrste vozil lahko veljajo druge določbe, ki v tej zadevi niso sporne. V nadaljevanju bom pojem „vozilo“ uporabljala le za označitev „osebnega vozila ali avtodoma“, pri katerih se obračunava davek na registracijo.
- 14 – To je bencinski ali dizelski.
- 15 – Gre za razvrstitev na lestvici od 1 do 10, ki naj bi v bistvu očitno temeljila na emisijah izpušnih plinov in hrupa. Višja uvrstitev pomeni boljšo okoljevarstveno učinkovitost. Pri davku na registracijo se upošteva le, ali je uvrstitev nižja od 5 (za kar je naložena višja stopnja davka) ali 5 ali več (za kar je naložena nižja stopnja davka).
- 16 – Z zakonom št. CXIX iz leta 2005, člen 53 in Priloga 13, del II.
- 17 – Zakon št. XII iz leta 2004.
- 18 – Sodba z dne 9. marca 1978 (106/77, Recueil, str. 629, točka 21).
- 19 – Sodba z dne 22. novembra 2005 (C-144/04, ZDl., str. I-9981, točka 77). Ta zadeva se je nanašala na diskriminacijo zaradi starosti, vendar je bila sodba Simmenthal večkrat potrjena tudi v zvezi z davki, naloženimi v nasprotju s pravom Skupnosti – glej na primer sodbo z dne 22. oktobra 1998 v združenih zadevah IN. CO. GE. '90 in drugi (od C-10/97 do C-22/97, Recueil, str. I-6307, točki 20 in 21).
- 20 – Kot je bilo prvič priznano pred 40 leti v sodbi z dne 16. junija 1966 v zadevi Lütticke (57/65, Recueil, str. 205, točke od 210 do 212).
- 21 – Kot je Sodišče odločilo v sodbi z dne 16. julija 1992 v zadevi Lourenço Dias (C-343/90, Recueil, str. I-4673, točka 49 in točka 1 izreka), če so določeni deli ali na njihovi uporabi sistema notranjih davkov diskriminatorni in prepovedani na podlagi člena 90 ES, to še ne pomeni, da bi se moral zato šteti za neskladnega celoten davčni sistem. (Ta zadeva se je prav tako nanašala na portugalski davek, ki je bil sporen v zgoraj navedenih sodbah Nunes Tadeu in Gomes Valente, vendar ni pomembna za vprašanje obravnavanja rabljenih vozil, uvoženih iz drugih držav članic, v primerjavi s tistimi, ki so že bila registrirana na Portugalskem.)
- 22 – Primerjaj s sodbo z dne 14. decembra 1995 v združenih zadevah Van Schijndel in van Veen

(C-430/93 in C-431/93, Recueil, str. I-4705, točka 27).

23 – Glej sodbo z dne 14. decembra 1995 v zadevi Peterbroeck (C-312/93, Recueil, str. I-4599, točka 21), iz katere izhaja, da je na podlagi prava Skupnosti v²asih onemogo²ena uporaba takih pravil.

24 – Kot je poudarila madžarska vlada, bi bila naložitev novega davka na vozila, ki so že v uporabi in so že bila obdav²ena z drugim davkom, dvojna obdav²itev za nazaj.

25 – V ekonomskem smislu so bila rabljena vozila, ki so bila na Madžarsko uvožena kmalu po nadomestitvi davka na potrošnjo z davkom na registracijo, konkuren²na rabljenim vozilom, ki so že bila registrirana na Madžarskem in katerih vrednost je vsebovala preostanek davka na potrošnjo. Za podoben primer gre, ²e se spremeni stopnja davka. V takih primerih dejansko lahko obstaja prehodna razlika med dav²no stopnjo, s katero je obdav²eno rabljeno vozilo, ki je že registrirano na Madžarskem, in tisto, ki bremeni vozilo, ki je na Madžarskem na novo registrirano. Vendar se tem razlikam ni mogo²e izogniti, ²e države ²lanice uveljavljajo svojo dav²no samostojnost pri prilagajanju dav²nih sistemov na takih podro²jih. Glede na to samostojnost se mora v okviru prava Skupnosti presojati, ali je vsak naslednji davek (ali vsaka naslednja dav²na stopnja) sam po sebi diskriminatoren, ne pa, ali bi bile posledice tega davka (ali dav²ne stopnje) prehodne razlike v obravnavanju zaradi spremembe sistema.

26 – Sodba z dne 2. aprila 1998 (C-213/96, Recueil, str. I-1777, točka 30).

27 – Kot je povzeta v to²ki 4 in naslednjih zgoraj.

28 – ²e vzamemo kot primer obdobje od uvedbe davka na registracijo do uvedbe lestvice znižanj.

29 – Z dne 18. septembra 2000 (UL L 269, str. 34).

30 – COM(2005) 261 kon². z dne 5. julija 2005.

31 – Navedena v opombi 26 zgoraj, točka 31.

32 – Glej to²ko 7 in naslednje zgoraj in to²ko 14 in naslednje zgoraj.

33 – Navedena v opombi 5 zgoraj; glej zlasti to²ko 12 in naslednje zgoraj.

34 – Glej to²ko 15 zgoraj.

35 – Glej to²ko 19 zgoraj.

36 – Navedena v opombi 30 zgoraj.

37 – Glej na primer sodbo z dne 10. januarja 2006 v zadevi Skov (C-402/03, ZOdl., str. I-199, točka 50).

38 – Sodba z dne 27. aprila 2006 v zadevi Richards (C-423/04, ZOdl., str. I-3585, to²ke od 40 do 42).

39 – Glede izraženih dvomov o najprimernejšem oblikovanju tega merila glej moje sklepne predloge, predstavljene 22. junija 2006 v zadevi Stradasfalti (sodba z dne 19. septembra 2006, C-228/05, ZOdl., str. I-8391), to²ke od 87 do 89.

40 – Glej sklicevanja na sodbi Gomes Valente in Tulliasiamies v to²ki 71 zgoraj.