

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT

ELEANOR SHARPSTON

föredraget den 13 juli 2006¹(1)

Mål C-290/05

Ákos Nádasdi

mot

Vám- és Pénzügy?rség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

1. Genom förevarande begäran om förhandsavgörande vill Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (distriktsdomstol i Hajdú-Bihar), Ungern, få klarhet i huruvida en nationell registreringsavgift på bilar är förenlig med artikel 90 första stycket EG. Avgiften i fråga påförs varje fordon när det för första gången används i trafik i medlemsstaten, och avgiftens storlek fastställs på grundval av fordonets tekniska egenskaper och dess indelning i miljöklass, utan hänsyn till fordonets värde. Frågan har ställts särskilt med avseende på avgiftens tillämpning på begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater.

Relevanta gemenskapsbestämmelser

2. I artikel 90 EG föreskrivs följande:

”Ingen medlemsstat skall, direkt eller indirekt, på varor från andra medlemsstater lägga interna skatter eller avgifter, av vilket slag de än är, som är högre än de skatter eller avgifter som direkt eller indirekt läggs på liknande inhemska varor.

Vidare skall ingen medlemsstat på varor från andra medlemsstater lägga sådana interna skatter eller avgifter som är av sådan art att de indirekt skyddar andra varor.”

3. Denna artikel, i synnerhet första stycket, har prövats av domstolen vid ett antal tillfällen med avseende särskilt på inhemska skatter och avgifter som lagts på begagnade motorfordon som importerats från andra medlemsstater.⁽²⁾ Denna rättspraxis utgör fast rättspraxis och är välkänd, men det kan vara lämpligt att sammanfatta de huvudsakliga delarna i denna. Vid genomgången av rättspraxis måste man komma ihåg att om försäljningspriset av en vara inkluderar x procent i skatt eller avgift när varan är ny, kommer varans andrahandspris efter värdeminskning att också omfatta x procent i återstående skatt eller avgift.

4. Domen i målet kommissionen mot Danmark⁽³⁾ rörde en avgift som togs ut i samband med den första registreringen av motorfordon i Danmark. För nya fordon (vilka samtliga var importerade på grund av att det inte fanns någon tillverkning i Danmark) översteg avgiften 100 procent av

priset. För importerade begagnade fordon var avgiftsunderlaget 100 procent av fordonets nypris för fordon som nyttjats i mindre än sex månader och 90 procent av detta pris för fordon som nyttjats i mer än sex månader. Försäljningen av begagnade fordon som redan var registrerade i Danmark medförde inte någon skyldighet att erlägga en ytterligare registreringsavgift.

5. Domstolen påpekade att det, trots att det inte fanns någon dansk bilproduktion, ändå fanns en marknad för begagnade fordon i Danmark. En vara får karaktär av inhemsk vara när den har importerats och använts i trafik. Importerade begagnade fordon och begagnade fordon som köpts lokalt utgör liknande eller konkurrerande produkter. Artikel 90 EG var därför tillämplig på den registreringsavgift som togs ut vid import av begagnade fordon. I det avseendet skulle hänsyn tas inte bara till storleken på den interna avgiften på inhemska och importerade varor, utan också till beräkningsgrunden för avgiften och villkoren för att påföra den.

6. Domstolen bekräftade därefter att den del av avgiften som fortfarande ingick i värdet på ett begagnat fordon skrevs av långsammare i Danmark än i vissa andra medlemsstater på grund av att avgiften på nya fordon var mycket hög. Uttag av en avgift vilken påfördes utifrån ett avgiftsunderlag som uppgick till åtminstone 90 procent av nybilsvärdet utgjorde dock ett uppenbart överuttag av avgift på importerade begagnade fordon i jämförelse med det återstående belopp hänförligt till registreringsavgiften som ingick i värdet av tidigare registrerade begagnade fordon som köpts på den danska marknaden. Följaktligen var avgiftsuttaget på importerade begagnade fordon diskriminerande.

7. I domen i målet Nunes Tadeu⁽⁴⁾ var det fråga om en skatt som påfördes i ett enda av de olika leden i försäljningskedjan och som påfördes lätta motorfordon – avsedda för transport av passagerare – som var registrerade i Portugal och som importerats i nytt eller begagnat skick, eller som monterats eller tillverkats i Portugal. Skattens storlek varierade beroende på fordonets cylindervolym och inte dess pris, men det gjordes ett avdrag om 10 procent för importerade begagnade fordon som registrerades för första gången mer än två år tidigare.

8. Domstolen påpekade att den omtvistade skatten inte tillämpades vid inhemska affärsuppgörelser med begagnade fordon i Portugal, eftersom skatten inte uppbars mer än en gång, vid den första registreringen av fordonet i Portugal, och en del av denna skatt kvarstod, och ingick i värdet av begagnade fordon som redan hade registrerats och köpts på den portugisiska marknaden.

9. Skatten på ett importerat begagnat fordon, oavsett dess ålder och skick, kunde dock aldrig understiga 90 procent av den för nya fordon påförda skatten, medan den återstående skatt som ingick i värdet av ett begagnat fordon köpt i Portugal kunde understiga detta belopp, eftersom värdet av den återstående skatten minskade proportionellt med fordonets sjunkande värde. En sådan skatt utgjorde därför en grov överbeskattnings av importerade begagnade fordon i jämförelse med den återstående skattedelen för begagnade fordon som tidigare registrerats och därefter köpts på den portugisiska marknaden. Följaktligen medförde skatten en diskriminerande beskattning av importerade begagnade fordon.

10. Ett något mer komplext beskattningssystem var i fråga i målet kommissionen mot Grekland.⁽⁵⁾ En punktskatt togs ut när fordonet såldes för första gången eller importerades och en extraavgift skulle betalas när fordonet registrerades för första gången i Grekland. Båda togs ut som en procentuell andel (vilken varierade beroende på motorns cylindervolym) av priset. För importerade begagnade fordon fastställdes beskattningsunderlaget genom att priset på motsvarande nya fordon minskades med 5 procent för varje år som de berörda fordonen varit i bruk, varvid minskningen inte fick överstiga 20 procent. Vidare föreskrevs en nedsättning av punktskatten för fordon som använde miljövänlig teknik som uppfyllde vissa krav. Importerade begagnade fordon som använde sådan teknik omfattades dock inte av de nedsatta

skattesatserna.

11. I fråga om punktskatten och extraavgiften noterade domstolen att de importerade begagnade fordonen medgavs en minskning av skatten för varje år som fordonet varit i bruk som endast uppgick till 5 procent av den sammanlagda skatt som togs ut på ett nytt fordon, varvid minskningen inte fick överstiga 20 procent, oavsett det berörda fordonets ålder. Den återstående delen av den skatt som ingick i värdet av ett begagnat fordon som köpts i Grekland minskade däremot i förhållande till fordonets värdeminskning. Värdeminskningen på fordon är vanligtvis väsentligt större än 5 procent per år, särskilt under de första åren, och värdeminskningen fortsätter även efter fyra år. Följaktligen var skatten på importerade begagnade fordon vanligtvis högre än den återstående del av skatten som ingick i värdet av de begagnade fordon som tidigare hade registrerats och köpts på den grekiska marknaden.

12. Den grekiska regeringen hade hävdade att den maximala nedsättningen på 20 procent var motiverad av att det var nödvändigt att motverka att gamla, förorenande och farliga fordon sattes i trafik. Domstolen påpekade att det förhållandet att en sådan målsättning eftersträvas befriar emellertid inte en medlemsstat från skyldigheten att iaktta regeln om icke-diskriminering enligt artikel 90 EG. Ett beskattningssystem kan endast anses vara förenligt med nämnda artikel om det är organiserat så, att det under alla omständigheter är uteslutet att importerade varor beskattas högre än inhemska varor och att det således inte i något fall får diskriminerande effekter.(6)

13. Beträffande de nedsatta skattesatserna för fordon som använde miljövänlig teknik, fann domstolen att det stred mot artikel 90 EG om en medlemsstat beviljar skattelättnader till mindre förorenande inhemska fordon samtidigt som den förvägrar fordon från andra medlemsstater samma lättnader, även om de sistnämnda uppfyller samma krav. Detta kunde inte påverkas av en förklaring av kommissionen att den godkände sådana åtgärder eller av tekniska svårigheter vid bedömningen av huruvida importerade begagnade fordon uppfyllde kraven i fråga.

14. Tvisten i målet Gomes Valente(7) rörde samma skatt som i det ovannämnda målet Nunes Tadeu, men uppstod till följd av en ändring, varigenom den enhetliga nedsättningen på 10 procent för importerade begagnade fordon som registrerades för första gången mer än två år tidigare ersattes med en schablonmässig tabell med nedsättningar från 18 procent efter ett års användning upp till 67 procent efter åtta års användning.

15. Domstolen slog fast att domarna i de ovannämnda målen kommissionen mot Danmark och Nunes Tadeu inte innebar att det enda sättet att beakta den faktiska värdeminskningen skulle vara en värdering eller expertgranskning av varje enskilt fordon. Det skulle även kunna vara möjligt att beräkna begagnade fordons värde genom schablonmässiga tabeller som utarbetas på grundval av kriterier som ålder, antal körda mil, allmänt skick, drivsystem samt fordonets märke och modell. Detta värde torde generellt sett ligga mycket nära fordonens verkliga värde. Vid utarbetandet av sådana tabeller skulle det kunna vara möjligt att söka stöd i facktidsskrifter eller en lista vari begagnade fordons aktuella genomsnittspris på den inhemska marknaden anges. För att ett sådant system skall anses vara förenligt med artikel 90 EG krävs dock att systemet skall vara utformat på så sätt att varje diskriminerande verkan kan uteslutas.

16. Den aktuella schablonmässiga tabellen över nedsättningar hade inte utarbetats på grundval av kriterier av det angivna slaget. Den var inte sådan att den säkerställde att den skatt som påfördes vid import av ett fordon från en annan medlemsstat inte översteg det återstående belopp hänförligt till skatt som belastade ett likvärdigt fordon som redan var registrerat i Portugal. Det var därför inte helt uteslutet att importerade varor kunde beskattas hårdare än inhemska varor.

17. Domen i målet Tulliasiamies och Siilin(8) rörde en finländsk bilskatt som skulle erläggas innan ett fordon registrerades eller togs i bruk. Det belopp som skulle erläggas var fordonets

beskattningsunderlag, minskat med ett fast belopp, men det fick inte understiga 50 procent av beskattningsunderlaget. För ett fordon som importerats begagnat uppbars samma skatt som för ett motsvarande nytt fordon, med avdrag för – med ett fåtal undantag – 0,5 procent för varje kalendermånads användning efter den sjätte månaden, i högst 150 månader (således 75 procent efter 12,5 år).

18. Domstolen noterade att i fråga om ett begagnat fordon som redan är registrerat i Finland kan bilskatten ha betalats när fordonet var nytt och beräknats på den officiella importörens inköpsvärde på det nya fordonet, utan att beakta vinstmarginalerna. Bilskatten på de begagnade fordon som importerats av en enskild beräknades däremot på konsumentens inköpspris för ett motsvarande nytt fordon, vilket vanligtvis var högre än priset som den officiella importören betalade. I det aktuella systemet var det inte helt uteslutet att importerade begagnade fordon i vissa fall beskattades med ett högre belopp än den återstående skatt som ingick i värdet av liknande begagnade fordon som redan hade registrerats i medlemsstaten. I det avseendet stod systemet därför i strid med artikel 90 EG.

19. Domstolen fann att beräkningen av en värdeminskning på 0,5 procent per månad mellan den sjunde och den etthundrafemtionde månaden inte beaktade den faktiska värdeminskningen på varje begagnat fordon och stod därför även i strid med artikel 90 EG. Vidare krävs det enligt artikel 90 EG att beskattningssystemet, om den faktiska värdeminskningen anges på ett allmänt och abstrakt sätt på grundval av kriterier som fastställts i nationell rätt, utesluter varje diskriminerande verkan. Detta förutsätter dels att bestämmelser om de kriterier på vilka beräkningsmetoden grundas offentliggörs, dels att ägaren till ett begagnat fordon som importerats från en annan medlemsstat ges möjlighet att bestrida att en metod med skönsmässig beräkning tillämpas på fordonet, vilket kan leda till att fordonets särskilda egenskaper måste eftersökas för att det skall kunna säkerställas att skatten på fordonet inte överstiger den återstående skatt som ingår i värdet på liknande begagnade fordon som redan har registrerats i medlemsstaten.

20. Domen i målet Weigel(9) rörde en normalförbrukningsskatt som fordon påfördes när de för första gången registrerades i Österrike. Beräkningsgrunden var antingen vederlaget eller, i vissa fall, fordonets normalvärde. Det belopp som skulle erläggas var i huvudsak 2 procent av beräkningsgrunden multiplicerat med ett fastställt tal för bensinförbrukningen,(10) upp till högst 16 procent. Det tillämpades dock ett tillägg på 20 procent särskilt då skatten togs ut enbart på grund av att fordonet registrerades för första gången i Österrike, då det inte förelåg någon transaktion som föranledde mervärdesskatt.

21. Domstolen undersökte först den grundläggande skatten och drog slutsatsen att artikel 90 EG inte hade åsidosatts, förutsatt att – vilket föreföll vara fallet – metoden för att fastställa normalvärdet beloppsmässigt exakt motsvarade den faktiska värdeminskningen av fordonen, och uppnådde ändamålet att skatten på importerade begagnade fordon inte i något fall skulle vara högre än beloppet av den återstående skatt som ingår i värdet på liknande begagnade fordon som redan är registrerade i Österrike.

22. I fråga om tillägget på 20 procent påpekade emellertid domstolen att ett kriterium för att påföra en tilläggsskatt som medför att denna inte i något fall kan tillämpas på liknande nationella produkter, inte kan vara förenligt med artikel 90 EG, eftersom det i förväg undantar nationella produkter från den högsta beskattningen.(11) Det är inte heller förenligt med gemenskapsrätten, om de högst beskattade varorna som sådana utgör importerade varor.(12) Tilläggsskatten på 20 procent tillämpades endast i undantagsfall på den grundskatt som togs ut vid rent nationella transaktioner, och var därför inte förenlig med artikel 90 EG.

23. Av denna rättspraxis framgår att för att en inhemsk skatt eller avgift som tas ut endast en gång på varje fordon, när det för första gången registreras i en medlemsstat, skall vara förenlig

med artikel 90 första stycket EG måste den – i den mån som den påverkar begagnade fordon – beräknas på ett sådant sätt att man förhindrar all diskriminering av begagnade fordon från andra medlemsstater. En sådan skatt eller avgift får därför inte medföra en börda på importerade begagnade fordon som överstiger den återstående skatt eller avgift som ingår i kostnaden för ett motsvarande fordon som registrerades för första gången i samma medlemsstat i ett tidigare skede.

24. Domstolen har även angett att de närmare bestämmelserna för att påföra skatten eller avgiften måste beaktas vid bedömningen av huruvida den är förenlig med artikel 90 EG. Det förhållandet att ett miljömål eftersträvas medför inte att en medlemsstat befrias från skyldigheten att förhindra diskriminering. Värdeminskningen behöver inte bedömas individuellt i varje enskilt fall, utan bedömningen kan ske på grundval av tabeller eller förteckningar i vilka det tillämpas relevanta kriterier för att ge en tillförlitlig uppskattning av värdeminskningen. Vidare måste det finnas en möjlighet för ägaren att bestrida tillämpningen av sådana tabeller eller förteckningar i de fall då det däri inte tas någon hänsyn till ett enskilt fordonets verkliga egenskaper.

Tillämpliga nationella bestämmelser

25. En nödvändig förutsättning för att få registrera en personbil eller campingbil(13) för användning på väg i Ungern är att registreringsavgift (*regisztrációs adó*) har erlagts.

26. Före den 1 februari 2004 påfördes sådana fordon en konsumtionsskatt (*fogyasztási adó*). Det var ett engångsbelopp som beräknades som en andel av det deklarerade värdet. Andelen fastställdes utifrån vissa utmärkande egenskaper hos fordonet i fråga om bränsleförbrukning.

27. Från och med ovannämnda datum ersattes konsumtionsskatten med en registreringsavgift genom lag nr CX från år 2003 (lag om registreringsavgift). Registreringsavgiften tas ut med ett fast belopp för varje fordonsklass. Fordonen indelas i klasser i huvudsak efter motortyp(14) och cylindervolym samt efter miljöskyddsklassificering.(15) Det finns även klasser för fordon av "museityp" och "övriga" fordon. Avgiftens storlek har inte något samband med fordonets värde. Den är utan åtskillnad tillämplig på (både nya och begagnade) importerade fordon och fordon som är tillverkade i Ungern.

28. Det framkom vid förhandlingen att det sedan den 1 januari 2006 – det vill säga efter den i förevarande mål aktuella tidpunkten – har införts en tabell för nedsättning av den avgift som skall betalas,(16) beroende på det antal månader som har gått från det att fordonet för första gången användes i trafik till dess att det administrativa förfarandet för betalning av avgiften inleddes. Nedsättningen varierar från 3 procent (när mindre än två månader har gått) till 66 procent (när mer än 25 år har gått).

29. Motorfordon påförs även andra skatter och avgifter (däribland en årlig skatt), men dessa är inte aktuella i förevarande mål.

Förfarandet i målet vid den nationella domstolen och beslutet om hänskjutande

30. Den 2 maj 2004 köpte Ákos Nádasdi en begagnad Volkswagen Passat i Tyskland för 6 000 EUR och den 13 maj ansökte han om fastställande av registreringsavgiften för fordonet. Den 14 maj fastställdes avgiften till 150 000 HUF (cirka 600 EUR), vilken betalades omedelbart.

31. Samma datum, den 14 maj 2004, trädde dock en kraftig höjning av registreringsavgiften i kraft.(17) Skattemyndigheterna beslutade därför den 11 november 2004 att återkalla det ursprungliga beslutet om fastställande av registreringsavgiften och att ersätta det med ett beslut i vilket registreringsavgiften fastställdes till 390 000 HUF (cirka 1 550 EUR), med ett krav på att

Ákos Nádasdi skulle erlägga ytterligare 240 000 HUF (cirka 950 EUR).

32. Ákos Nádasdi har överklagat det ändrade beslutet om fastställande av registreringsavgiften till den nationella domstolen. Hans invändning avser det datum då höjningen av registreringsavgiften trädde i kraft, med hänsyn till tidpunkten för hans förvärv och ansökan om registrering av fordonet i fråga. I målet vid den nationella domstolen har han inte gjort gällande att avgiften är oförenlig med gemenskapsrätten.

33. Den nationella domstolen anser dock att den är skyldig att tillämpa gemenskapsrätten *ex officio*, och den hyser tvivel huruvida den ungerska registreringsavgiften är förenlig med artikel 90 EG. Den anser att begagnade fordon som köpts utomlands och begagnade fordon som tidigare registrerats i Ungern före den 1 februari 2004 utgör "liknande" varor. Vidare anser den att registreringsavgiften på importerade begagnade fordon kan anses vara högre än den återstående avgift som ingår i värdet på liknande inhemska begagnade fordon. Frågan är huruvida registreringsavgiften gör det mer lockande att köpa inhemska begagnade fordon och därmed medför en diskriminering på marknaden för begagnade fordon som köpts i andra medlemsstater. Den nationella domstolen har vidare uppgett att den utgör (första och) sista instans i målet och att den därför är skyldig att hänskjuta sina frågor till EG-domstolen.

34. Frågorna har följande lydelse:

"1) Får medlemsstaterna enligt artikel 90 första stycket EG behålla en avgift på begagnade bilar från andra medlemsstater, när avgiften beräknas utan någon som helst hänsyn till fordonets värde och när den uteslutande fastställs på grundval av bilarnas tekniska egenskaper (typ av motor, cylindervolym) och deras indelning i miljöklass?"

2) Om den första frågan besvaras jakande, är lag nr CX från år 2003 om registreringsavgift, som är tillämplig i detta mål, förenlig med artikel 90 första stycket EG vad beträffar importerade begagnade bilar, även med beaktande av att registreringsavgift inte skall betalas för fordon som förts ut på den ungerska marknaden innan lagen trädde i kraft?"

35. Den ungerska och den polska regeringen samt kommissionen har ingett skriftliga yttranden. Ákos Nádasdi, den ungerska regeringen och kommissionen avgav muntliga yttranden vid förhandlingen den 1 juni 2006.

Bedömning

Huruvida tolkningsfrågorna kan tas upp till sakprövning

36. Den ungerska regeringen har hävdade att begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till sakprövning, eftersom det däri inte har förklarats varför en tolkning av gemenskapsrätten krävs för att den nationella domstolen skall kunna avgöra den fråga som är aktuell i det anhängiga målet, nämligen vid vilken tidpunkt höjningen av registreringsavgiften trädde i kraft. Den ungerska regeringen anser att någon sådan tolkning inte heller är relevant i det avseendet. Den tidpunkt då höjningen trädde i kraft och dess tillämpning på förvärvet av ett fordon vid ett visst datum regleras enbart av nationell rätt.

37. Det är riktigt att fastställandet av tidpunkten för ikraftträdandet av höjningen av den ungerska registreringsavgiften och avgiftens tillämpning vid förvärv eller registrering av ett fordon vid ett visst datum, vilka förefaller vara de enda tvistiga frågorna mellan Ákos Nádasdi och skattemyndigheten, inte på något sätt är beroende av en tolkning av gemenskapsrätten.

38. Så långt tillbaka som år 1978 slog dock domstolen fast i domen i målet *Simmenthal*,⁽¹⁸⁾ ett

mål som rörde uttag av en inhemsk påлага som redan hade befunnits stå i strid med gemenskapsrätten, att "varje nationell domstol som prövar en talan inom ramen för sin behörighet är skyldig att tillämpa gemenskapsrätten i dess helhet och att skydda de rättigheter som enskilda erhållit genom denna rätt genom att underlåta att tillämpa varje bestämmelse i den nationella lagstiftningen som kan strida mot gemenskapsrätten". Uttalandet har genom åren ofta bekräftats på nytt på ett antal områden, senast i domen i målet Mangold.(19)

39. Genom att förbjuda diskriminerande skatter och avgifter ger artikel 90 första stycket EG upphov till en rättighet för enskilda att inte behöva erlägga sådana skatter eller avgifter, en rättighet som det åligger de nationella domstolarna att skydda.(20)

40. Om någon del av den ungerska lagen om registreringsavgift är förbjuden enligt artikel 90 första stycket EG, åligger det följaktligen den nationella domstolen att underlåta att tillämpa den delen av lagen(21) i samtliga mål inom dess jurisdiktion.

41. Så vitt jag vet har domstolen aldrig gått så långt att den har ålagt en nationell domstol att *ex officio* ta upp frågan huruvida en nationell bestämmelse är förenlig med gemenskapsrätten i förfaranden där denna fråga inte har aktualiserats.(22) Det skulle nämligen medföra en i praktiken oacceptabel börda för nationella domstolar, vilka i nästan varje mål vore tvungna att granska varje bestämmelse som de ombetts att tillämpa mot bakgrund av all gemenskapslagstiftning.

42. Det står dock klart att det inte finns någonting i gemenskapsrätten som hindrar en nationell domstol från att ta upp en sådan fråga *ex officio*. Problem skulle bara uppstå om ett sådant tillvägagångssätt var förbjudet enligt nationella bestämmelser, och i sådant fall skulle det kunna vara nödvändigt att hänskjuta en fråga till EG-domstolen rörande dessa nationella bestämmelsers lagenlighet.(23) I förevarande mål finns det dock inget som tyder på att det finns en sådan bestämmelse som kan hindra den nationella domstolen från att pröva den fråga som den har tagit upp och beträffande vilken den begärt vägledning av domstolen.

43. Följaktligen finns det enligt min mening inte några skäl att neka att besvara de frågor som hänskjutits. Vidare framgår det klart att frågorna inte är hypotetiska, utan relevanta i det mål som är anhängigt vid den nationella domstolen.

Den relevanta jämförelsegruppen

44. Vid bedömningen av den omtvistade registreringsavgiften mot bakgrund av artikel 90 första stycket EG är det nödvändigt att avgöra huruvida avgiften, när den påförs begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater, är högre än de interna skatter eller avgifter som läggs på "liknande inhemska varor".

45. Den nationella domstolen anser att det föreligger konkurrens på marknaden mellan a) begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater sedan *registreringsavgiften* infördes den 1 februari 2004 och på vilka avgiften tas ut i sin helhet, och b) begagnade fordon som fördes ut på den ungerska marknaden före detta datum, på vilka den tidigare *konsumtionsskatten* togs ut och vars nuvarande värde inbegriper en återstående del av denna konsumtionsskatt.

46. Kommissionen har emellertid hävdats att de två sålunda definierade kategorierna inte är riktigt jämförbara med avseende på artikel 90 EG. Den ungerska regeringen har framhållit svårigheten med att göra en jämförelse på grund av skillnaden mellan skatten och avgiften i fråga om beräkningsgrund, men den delar den nationella domstolens bedömning att det vid varje jämförelse likväl måste kontrolleras huruvida skatte- eller avgiftssystemet, under en tidsperiod (vilken den i detta fall anser omfattar både den period då konsumtionsskatten togs ut före införandet av registreringsavgiften och perioden efter införandet av en progressiv nedsättning med hänsyn till

begagnade fordons ålder), innebär en diskriminering av fordon från andra medlemsstater.

47. I detta avseende instämmer jag med kommissionen.

48. Om en medlemsstat inför en skatt eller avgift som tas ut när ett fordon för första gången används i trafik, kommer skatten eller avgiften endast att påverka de – nya eller begagnade – fordon som för första gången användes i trafik efter det datum då skatten eller avgiften infördes. I fråga om begagnade fordon kan skatten eller avgiften i princip endast tillämpas på fordon som importerats från utlandet. Skatten eller avgiften på dessa kommer ofrånkomligen att vara högre än skatten eller avgiften på begagnade fordon som redan använts i trafik i medlemsstaten innan skatten eller avgiften infördes, vilka per definition inte påförs någon skatt eller avgift.⁽²⁴⁾ Om de två kategorierna ansågs vara jämförbara med avseende på artikel 90 EG, skulle det aldrig vara möjligt för en medlemsstat att införa en sådan skatt eller avgift. På samma sätt skulle det vara omöjligt att höja skatte- eller avgiftssatsen eller vidta någon annan åtgärd med samma verkan, till exempel genom att ändra skatte- eller avgiftsstrukturen.

49. Syftet med artikel 90 EG är emellertid inte att hindra en medlemsstat från att införa nya skatter eller avgifter eller att ändra procentsatsen för eller strukturen på befintliga skatter eller avgifter, utan att säkerställa att skatterna eller avgifterna tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på både inhemska varor och varor som importerats från andra medlemsstater. Det som skall fastställas är huruvida effekterna av skatten eller avgiften i fråga på begagnade fordon som redan använts i trafik i medlemsstaten respektive på begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater skiljer sig åt. För att göra en korrekt bedömning av skatten eller avgiften måste den bedömas fristående på grundval av den skatte- eller avgiftssats (eller de skatte- eller avgiftssatser) som var tillämpliga vid den relevanta tidpunkten och inte genom jämförelse med andra skatter eller avgifter eller med andra skatte- eller avgiftssatser.

50. Med avseende på förevarande mål skall följaktligen effekten av *registreringsavgiften* på begagnade fordon som nyligen importerats från en annan medlemsstat jämföras med effekten av *den återstående registreringsavgiften* på liknande begagnade fordon som redan är registrerade i Ungern och som redan har påförts samma avgift i ett tidigare skede. Det är inte relevant att göra en jämförelse med begagnade fordon som redan är registrerade i Ungern och vars värde inbegriper *den återstående konsumtionsskatten*. Vidare måste den nationella domstolen, i det mål som är anhängigt vid den, bedöma registreringsavgiften såsom den var utformad då Ákos Nádasdis fordon påfördes avgiften. Det senare införandet av en tabell för nedsättning av avgiften är därför inte heller relevant.

51. Det är riktigt att man, för att kunna jämföra hela skatte- eller avgiftsbeloppet med det återstående beloppet av samma skatt eller avgift efter en värdeminskningsperiod, måste anta att en sådan period har förflutit. Det är även riktigt att en sådan period egentligen inte kan ha förflutit det faktiska datum då en ny skatt eller avgift eller en ny skatte- eller avgiftssats införs. I förevarande fall måste den nationella domstolen bedöma den ungerska registreringsavgiften såsom den var utformad den dag då en ny avgiftssats infördes. För att kunna göra det måste den således göra en teoretisk förutsägelse framåt i tiden och avgöra huruvida det mot bakgrund därav förekommer diskriminerande avgiftsuttag på begagnade fordon från andra medlemsstater. Bedömningen av en skatt eller en avgift såsom den var utformad vid en specifik tidpunkt skulle snedvridas om senare ändringar i skatte- eller avgiftssystemet beaktades.⁽²⁵⁾

Prövning av tolkningsfrågorna

52. Den nationella domstolen vill först få klarhet i huruvida artikel 90 första stycket EG utgör hinder för att påföra begagnade motorfordon från andra medlemsstater en avgift som uteslutande fastställs på grundval av fordonets tekniska egenskaper och indelning i miljöklass, utan hänsyn till

dess värde.

53. Den bestämmelsen rör dock inte beräkningsgrunden för skatten eller avgiften som sådan. Den är endast tillämplig i den mån som den inhemska skatten eller avgiften kan leda till en högre skatt eller avgift på varor från andra medlemsstater jämfört med liknande inhemska varor. Domstolen slog i domen i målet Outokumpo(26) fast att "gemenskapsrätten ... [inte] begränsar varje medlemsstats frihet att upprätta ett differentierat avgiftssystem för vissa varor enligt objektiva kriterier, såsom de råvaror och produktionsmetoder som har använts, även om det är fråga om liknande varor i den mening som avses i artikel [90] första stycket [EG]. Sådana olika beräkningsmetoder är emellertid förenliga med gemenskapsrätten enbart om de tjänar mål vilka, även de, är förenliga med fördragets och sekundärrättens krav och om formerna för dem är av den arten att all direkt eller indirekt diskriminering av import från andra medlemsstater eller skydd av konkurrerande inhemska varor undviks."

54. Den nationella domstolens andra fråga avser huruvida den ungerska registreringsavgift som infördes år 2004 är förenlig med artikel 90 första stycket EG, till den del avgiften påförs importerade begagnade fordon men inte fordon som använts i trafik i Ungern innan avgiften infördes.

55. Som jag påpekat ovan är dock en sådan jämförelse inte relevant med avseende på bestämmelsen, utan effekten av registreringsavgiften på begagnade fordon som nyligen importerats från en annan medlemsstat skall i stället jämföras med effekten av den återstående registreringsavgiften på liknande begagnade fordon som redan är registrerade i Ungern och som redan har påförts samma pålaga i ett tidigare skede.

56. Jag föreslår därför att de frågor som hänskjutits skall omstruktureras och omformuleras i syfte att tillhandahålla den nationella domstolen en tolkning av gemenskapsrätten som är användbar för den.

57. För det första, är en sådan skatt eller avgift som den ungerska registreringsavgiften i princip förenlig med artikel 90 EG, i den mån som den tas ut vid registrering i Ungern av ett begagnat fordon som importerats från en annan medlemsstat, medan ett begagnat fordon som redan är registrerat i Ungern påfördes den i ett tidigare skede?

58. För det andra, påverkas svaret på den första frågan av det förhållandet att registreringsavgiften uteslutande fastställs på grundval av fordonets tekniska egenskaper och indelning i miljöklass, utan hänsyn till dess värde?

Principiell förenlighet

59. Jag anser att det synsätt som domstolen har intagit i sin relevanta rättspraxis hittills(27) leder till den oundvikliga slutsatsen att metoden för att fastställa registreringsavgiften, genom att värdeminskningen inte beaktas vid fastställandet av den registreringsavgift som är tillämplig på begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater, medför en diskriminering mellan sådana fordon och liknande begagnade fordon som redan är registrerade i Ungern och som redan har påförts samma avgift i ett tidigare skede.

60. För att göra en sådan bedömning är det nödvändigt att jämföra fordon som är likartade i alla relevanta avseenden utom vad gäller datumet då de användes i trafik i Ungern. Registreringsavgiften påförs på grundval av vissa fastställda kriterier – särskilt motortyp och cylindervolym samt miljöskyddsklassificering. Till exempel var den avgiftssats som påfördes Ákos Nádasdis fordon avsedd för antingen en bensinmotor på mellan 1601 och 1800 kubikcentimeter eller en dieselmotor på mellan 1701 och 2000 kubikcentimeter, med en miljöskyddsklassificering

på 5 eller mer. På samma sätt måste jämförelsen avse fordon som uppvisar samma egenskaper i fråga om värdeminskning, vilka varierar beroende på modell, ålder, antal körda mil etcetera.

61. Med beaktande av dessa faktorer kommer ett nytt fordon, för vilket registreringsavgift erlades i Ungern i maj 2004, att ha förlorat en betydande del av sitt värde – låt oss anta 30 procent – i december 2005,(28) då det kanske skulle kunna säljas till 70 procent av dess ursprungliga pris, inbegripet 70 procent av det återstående beloppet av den registreringsavgift som var tillämplig på den aktuella fordonskategorin, vilken fastställts utifrån motortyp, motorns cylindervolym och miljöskyddsklassificering. Ett fordon av samma modell, samma ålder och som gått samma antal mil och med samma egenskaper i övrigt, vilket köpts begagnat i en annan medlemsstat och registrerats i Ungern i december 2005, kommer emellertid att påföras 100 procent av registreringsavgiften för den fordonskategorin. Avgiften på importerade begagnade fordon är således högre än på liknande begagnade fordon som redan är registrerade i Ungern och som redan har påförts samma avgift i ett tidigare skede.

62. Det framgår av domstolens rättspraxis att detta i princip strider mot artikel 90 första stycket EG.

Beräkningsgrunden

63. Den ungerska och den polska regeringen har framhållit att den ungerska registreringsavgiften i huvudsak är en miljöskatt, genom att avgiftens storlek är helt avhängig motortyp och cylindervolym samt miljöskyddsklassificering. De har påpekat att "en hög nivå i fråga om miljöskydd och förbättring av miljöns kvalitet" utgör ett av de grundläggande målen för Europeiska gemenskapen, enligt artikel 2 EG.

64. Den polska regeringen har även hänvisat till gemenskapsinitiativ för att främja miljöskydd vid användning av motorfordon, såsom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon(29) och kommissionens förslag till rådets direktiv om beskattning av personbilar,(30) och domstolens uttalande i domen i målet Outokumpu(31) att artikel 90 EG inte utgör hinder för att en intern skatte- eller avgiftssats (i det fallet för accis på elström) varierar beroende på hur produktionen sker och vilka råvaror som används vid produktionen, förutsatt att de olika beräkningsmetoderna grundas på miljöhänsyn.

65. Båda regeringarna menar därför att registreringsavgiften inte bara är förenlig med gemenskapsrätten, utan även att ett avgörande från domstolen med motsatt innebörd skulle innebära att en medlemsstat hindras i sin strävan att uppnå de mål som uppställs i fördraget och av gemenskapsinstitutionerna.

66. Jag delar inte denna uppfattning. Syftet med artikel 90 EG är att förbjuda interna skatter eller avgifter som, allt annat lika, är högre för varor från andra medlemsstater än för liknande inhemska varor. En skatt eller avgift undgår inte förbudet enbart av den anledningen att den, utöver det huvudsakliga syftet att inbringa intäkter, syftar till att främja miljövänliga varor eller vanor. Tvärtom, om skatten eller avgiften eftersträvar ett sådant syfte måste det ske på ett sådant sätt att skatten eller avgiften inte är lägre för inhemska varor än för varor som är importerade från andra medlemsstater.

67. Det framgår nämligen klart av domstolens rättspraxis att en sådan skatt som den som var i fråga i målen Nunes Tadeu och Gomes Valente,(32) vilken hade stora likheter med den registreringsavgift som är aktuell i förevarande mål, strider mot artikel 90 EG, och att miljöaspekter, såsom dem som anfördes i målet kommissionen mot Grekland,(33) måste tillgodoses på ett sätt som inte medför diskriminering av varor från andra medlemsstater.

68. Det stämmer att det i princip står medlemsstaterna fritt att beskatta eller avgiftsbelägga motorfordon enligt de miljökriterier som de anser lämpligast och att storleken på skatten eller avgiften kan sakna samband med fordonets pris när målen avser miljöskydd. Varför skulle det då enligt gemenskapsrätten krävas att värdeminskningen beaktas vid beskattningen eller avgiftsbeläggningen av begagnade fordon, om syftet med och grunden för skatten eller avgiften är miljöskyddshänsyn som saknar samband med värdet? Det skulle kunna anses att ett sådant krav står i strid med medlemsstatens frihet, genom att ovillkorligen koppla samman storleken på skatten eller avgiften med priset på varje fordon.

69. Den uppfattningen är emellertid ohållbar vid en närmare granskning. Den typ av pålaga som är aktuell tas ut endast en gång, vid den tidpunkt då fordonet för första gången registreras för användning i den berörda medlemsstaten, och således i de allra flesta fall vid den tidpunkt, eller i mycket nära anslutning till den tidpunkt, då fordonet förvärvas av en person som är bosatt i den staten. En sådan pålaga blir en del av fordonets kapitalvärde, och det är den aspekten som måste hållas i minnet vid bedömningen av pålagans effekter på konkurrerande varor från andra medlemsstater. Andra typer av miljöskatter skulle bedömas annorlunda. Till exempel ingår periodiskt återkommande skatter eller avgifter i de löpande kostnaderna för ett fordon snarare än i dess kapitalvärde, varför det inte är nödvändigt att beakta värdeminskningen.

70. Det ankommer inte på domstolen att avgöra hur Ungern borde organisera sitt system för avgifter och skatter på fordon för att tillgodose dess miljöskyddsintresse och samtidigt säkerställa likabehandling av begagnade fordon som redan är registrerade i Ungern och begagnade fordon som nyligen använts i trafik efter att ha importerats från en annan medlemsstat.

71. Det finns dock självklart sätt att förena miljöskyddshänsyn med kravet på likabehandling. Om Ungern exempelvis behåller en avgift som påförs i ett enda av de olika leden i försäljningskedjan när varje fordon för första gången används i trafik, kan det införa något slags mekanism, som exempelvis de schablonmässiga tabeller som omnämndes i domen i målet Gomes Valente⁽³⁴⁾ med, i förekommande fall, möjlighet att bestrida tillämpningen av sådana tabeller och att få till stånd en särskild prövning, såsom angavs i domen i målet Tulliasiamies.⁽³⁵⁾ Alternativt måste det vara tillåtet för alla medlemsstater att anta ett system som enbart grundas på en årlig vägtrafikskatt, som exempelvis den skatt som beskrevs i stora drag i kommissionens förslag till direktiv om beskattning av personbilar⁽³⁶⁾ (oavsett om förslaget till slut kommer att antas eller ej).

Begränsning av domens rättsverkningar i tiden

72. Slutligen har den polska regeringen i sitt skriftliga yttrande yrkat att, om det i en dom slås fast att en sådan pålaga som den aktuella registreringsavgiften är oförenlig med artikel 90 första stycket EG, domstolen skall begränsa domens rättsverkningar i tiden. Den ungerska regeringen framförde samma yrkande under förhandlingen.

73. Det följer av fast rättspraxis att den tolkning som domstolen gör av en gemenskapsrättslig bestämmelse vid behov klargör och preciserar innebörden och räckvidden av denna bestämmelse, såsom den skall eller skulle ha tolkats och tillämpats från och med sitt ikraftträdande. En sålunda tolkad bestämmelse kan och skall tillämpas av domstolarna även beträffande rättsförhållanden som har uppstått och bildats före meddelandet av den dom i vilken begäran om tolkning prövas.⁽³⁷⁾

74. Domstolen har nyligen uppgett att dess praxis när det gäller att begränsa sådana domars rättsverkningar i tiden är följande:

”Domstolen kan endast i undantagsfall, med tillämpning av en i gemenskapens rättsordning

ingående allmän rättssäkerhetsprincip, begränsa de berörda möjlighet att åberopa en av domstolen tolkad bestämmelse i syfte att ifrågasätta i god tro etablerade rättsförhållanden ...

Enligt fast rättspraxis motiverar vidare de eventuella ekonomiska följderna för en medlemsstat av en dom i ett mål om förhandsavgörande inte i sig att domens rättsverkningar begränsas i tiden ...

Domstolen har endast använt denna lösning när vissa särskilda omständigheter har varit för handen, då det har förelegat fara för allvarliga ekonomiska återverkningar, som i synnerhet har berott på det stora antal rättsförhållanden som i god tro har upprättats på grundval av de bestämmelser som har antagits vara gällande och det har framgått att enskilda och nationella myndigheter har förmåtts att handla på ett sätt som strider mot gemenskapsbestämmelserna på grund av att det har förelegat en objektiv och betydande osäkerhet beträffande de gemenskapsrättsliga bestämmelsernas räckvidd, en osäkerhet till vilken andra medlemsstaters eller Europeiska gemenskapernas kommissions beteenden kan ha bidragit ...”(38)

75. För att yrkandet skall bifallas i detta fall krävs därför först att kravet på ”god tro” är uppfyllt.

76. Vid förhandlingen uppgav den ungerska regeringen att under perioden från den 1 maj 2004 till den 31 december 2005 erlades registreringsavgift i god tro på mer än 80 000 begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater. Den ungerska regeringen gjorde emellertid inte gällande att det förelegat en objektiv och betydande osäkerhet(39) beträffande räckvidden av artikel 90 EG eller att andra medlemsstaters eller kommissionens beteenden kunde ha förmått staten att tro att det förelåg en sådan osäkerhet. Jag är därför inte övertygad om att det första kravet är uppfyllt.

77. Vad beträffar det andra kravet – att det föreligger fara för allvarliga ekonomiska återverkningar för den berörda medlemsstaten – ingav den ungerska regeringen under förhandlingen uppgifter, enligt vilka de totala intäkterna från registreringsavgiften på begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater uppskattades till ungefär 29 miljarder HUF (116 miljoner EUR), vilket den uppgav motsvarade 0,6 procent av de statliga intäkterna under ett år. Den ungerska regeringen medgav att inte hela detta belopp skulle behöva betalas tillbaka, utan endast den del som, när värdeminskningen väl har beaktats, visar sig ha debiterats med ett för högt belopp. Den framhöll dock de administrativa kostnaderna för att handlägga ett så stort antal enskilda ärenden och särskilt för att identifiera alla dem som har rätt till återbetalning.

78. En ekonomisk följd av det avgörande som jag föreslår är att skatt eller avgift måste återbetalas. Den följden är inte i sig sådan att den i vanliga fall skulle motivera en begränsning av avgörandets rättsverkningar i tiden. Jag anser inte heller att den kan anses utgöra en allvarlig ekonomisk återverkan som motiverar en sådan begränsning. Det aktuella beloppet är nämligen sannolikt betydligt lägre än de 0,6 procent av de statliga intäkterna som åberopats. Återbetalning kan endast komma i fråga för den del av skatterna eller avgifterna som har debiterats med ett för högt belopp och, i motsats till vad den ungerska regeringen befarar, kan det enligt gemenskapsrätten inte krävas att en medlemsstat letar reda på alla dem som erlagt den alltför höga skatten eller avgiften, utan endast att överuttaget av skatt eller avgift återbetalas till dem som begär det.

79. Det kan inte heller antas att det administrativa merarbetet med att fastställa det belopp som skall betalas ut i enskilda fall kommer att bli alltför betungande. I princip borde det vara tillräckligt att inrätta ett system med schablonmässiga tabeller grundade på relevanta kriterier, under förutsättning att det finns möjlighet att bestrida tillämpningen av sådana tabeller och att få till stånd en särskild prövning.(40)

80. Följaktligen anser jag det inte visat att det föreligger fara för allvarliga ekonomiska

återverkningar för Ungern, och enligt min mening finns det inte några skäl att i tiden begränsa rättsverkningarna av domen i förevarande mål.

81. Jag vill slutligen påpeka att det är överraskande att det var den polska regeringen, och inte den ungerska regeringen, som först tog upp denna fråga i förevarande förfarande. Eftersom varje begränsning i tiden måste grundas på en bedömning av situationen – det vill säga huruvida det föreligger god tro och risk för allvarliga problem – i just den berörda medlemsstaten, anser jag att det i princip är icke önskvärt att en sådan begränsning medges enbart på begäran av en annan medlemsstat.

Förslag till avgörande

82. Mot bakgrund av det ovan anförda anser jag att domstolen skall besvara de tolkningsfrågor som ställts av Hajdú-Bihar Megyei Bíróság på följande sätt:

1) För att fastställa huruvida en skatt eller avgift som påförs motorfordon när de för första gången använts i trafik i en medlemsstat är förenlig med artikel 90 första stycket EG till den del skatten eller avgiften är tillämplig på begagnade fordon, skall skattens eller avgiftens effekt på kostnaden för begagnade fordon som nyligen importerats från en annan medlemsstat jämföras med effekten av det återstående skatte- eller avgiftsbeloppet på kostnaden för liknande begagnade fordon som redan har använts i trafik i den förstnämnda medlemsstaten och som redan har påförts samma skatt eller avgift i ett tidigare skede. Det är inte relevant att göra en jämförelse med begagnade fordon som redan har använts i trafik i medlemsstaten innan skatten eller avgiften infördes.

2) En skatt eller avgift som påförs begagnade motorfordon när de för första gången används i trafik i en medlemsstat, och som beräknas utan beaktande av fordonets faktiska värdeminskning, med följden att den vid tillämpning på begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater är högre än beloppet av den återstående skatt eller avgift som ingår i värdet på liknande begagnade fordon som redan är registrerade i landet, är oförenlig med artikel 90 första stycket EG såvitt avser den alltför höga skatt eller avgift som tagits ut.

3) Skattens eller avgiftens oförenlighet påverkas inte av det förhållandet att skatten eller avgiften i fråga är avsedd att främja mål som avser miljöskydd eller att den endast tas ut på grundval av objektiva kriterier som är av betydelse för ett sådant miljöskydd.

1 – Originalspråk: engelska.

2 – Förbuden i artikel 90 EG föreskrevs tidigare i artikel 95 i EG-fördraget, och i äldre rättspraxis hänvisas det till sistnämnda artikel. För enhetlighetens skull kommer jag dock i det följande att genomgående använda den nuvarande numreringen.

3 – Dom av den 11 december 1990 i mål C-47/88, kommissionen mot Danmark (REG 1990, s. I-4509). Se särskilt punkterna 17–21.

4 – Dom av den 9 mars 1995 i mål C-345/93, Nunes Tadeu (REG 1995, s. I-479). Se särskilt punkterna 4, 10 och 13–15.

5 – Dom av den 23 oktober 1997 i mål C-375/95, kommissionen mot Grekland (REG 1997, s. I-5981). Se särskilt punkterna 3–5, 21–23, 28, 29, 40 och 43–47.

6 – Se även dom av den 17 juli 1997 i mål C-90/94, Haahr Petroleum (REG 1997, s. I-4085), punkt 34.

7 – Dom av den 22 februari 2001 i mål C-393/98, Gomes Valente (REG 2001, s. I-1327). Se särskilt punkterna 7, 24–26, 28–30 och 37.

8 – Dom av den 19 september 2002 i mål C-101/00, Tulliasiamies och Siilin (REG 2002, s. I-7487). Se särskilt punkterna 5, 6, 57, 60, 61, 78–80 och 85–89.

9 – Dom av den 29 april 2004 i mål C-387/01, Weigel (REG 2004, s. I-4981). Se särskilt punkterna 23, 40, 65–81, 86 och 87.

10 – Nämligen ”bensinförbrukningen i liter” – antagligen per 100 km – ”minskat med tre liter (två liter för dieselfordon), varvid den samlade förbrukningen enligt MVEG-cykeln [Motor Vehicle Emissions Group] skall läggas till grund för beräkningen i enlighet med direktiv 80/1268 i dess lydelse enligt direktiv 93/116”. Således togs ingen skatt ut om den genomsnittliga förbrukningen inte översteg två eller tre liter, allt efter omständigheterna.

11 – Se även dom av den 15 mars 1983 i mål 319/81, kommissionen mot Italien (REG 1983, s. 601), punkt 17.

12 – Se även dom av den 4 mars 1986 i mål 106/84, kommissionen mot Danmark (REG 1986, s. 833; svensk specialutgåva, volym 8, s. 487), punkt 21.

13 – Andra bestämmelser, vilka inte är i fråga i förevarande mål, kan vara tillämpliga på andra typer av fordon. I det följande kommer jag dock att använda uttrycket ”fordon” för att enbart beteckna en ”personbil eller campingbil” på vilken registreringsavgiften är tillämplig.

14 – Det vill säga bensen eller diesel.

15 – Klassificeringen sker på en skala från 1 till 10, vilken uppenbarligen grundas i huvudsak på avgasutsläpp och buller. Ju bättre miljöprestandan är, desto högre är siffran på skalan. Registreringsavgiften beaktar endast huruvida klassificeringen är lägre än 5 (vilket medför en högre avgift) eller 5 eller högre (vilket medför en lägre avgift).

16 – Genom lag nr CXIX från år 2005, artikel 53 och bilaga 13, del II.

17 – Lag nr XII från år 2004.

18 – Dom av den 9 mars 1978 i mål 106/77, Simmenthal (REG 1978, s. 629; svensk specialutgåva, volym 4, s. 75), punkt 21.

19 – Dom av den 22 november 2005 i mål C-144/04, Mangold (REG 2005, s. I-9981), punkt 77. Det målet rörde diskriminering på grund av ålder, men domen i målet Simmenthal har även på nytt bekräftats i fråga om skatter eller avgifter som tagits ut i strid med gemenskapsrätten – se exempelvis dom av den 22 oktober 1998 i de förenade målen C-10/97–C-22/97, IN. CO. GE. '90 m.fl. (REG 1998, s. I-6307), punkterna 20 och 21.

20 – Detta slogs fast första gången för 40 år sedan i dom av den 16 juni 1966 i mål 57/65, Lütticke (REG 1966, s. 205; svensk specialutgåva, volym 1, s. 243), s. 210–212.

21 – Som domstolen slog fast i dom av den 16 juli 1992 i mål C-343/90, Lourenço Dias (REG 1992, s. I-4673; svensk specialutgåva, volym 13, s. 69), punkt 49 och punkt 1 i domslutet, innebär den omständigheten att vissa delar av ett system för interna skatter eller avgifter eller vissa tillämpningsföreskrifter till detta är diskriminerande och därmed förbjudna i enlighet med artikel 90 EG, inte nödvändigtvis att hela systemet skall betraktas som oförenligt med denna artikel. (Även

det målet rörde den portugisiska skatt som var i fråga i målen Nunes Tadeu och Gomes Valente, men som saknar relevans för frågan om behandlingen av begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater jämfört med fordon som redan är registrerade i Portugal.)

22 – Jämför dom av den 14 december 1995 i de förenade målen C-430/93 och C-431/93, van Schijndel och van Veen (REG 1995, s. I-4705), punkt 27.

23 – Se dom av den 14 december 1995 i mål C-312/93, Peterbroeck (REG 1995, s. I-4599), punkt 21, av vilken det tycks framgå att gemenskapsrätten i vissa fall utgör hinder för att tillämpa sådana bestämmelser.

24 – Som den ungerska regeringen har påpekat skulle det innebära retroaktiv dubbelbeskattning att införa en ny pålaga på fordon som redan använts i trafik och som redan har påförts en annan skatt eller avgift.

25 – Det är ett ekonomiskt faktum att begagnade fordon som importerades till Ungern strax efter det att konsumtionsskatten ersattes av registreringsavgiften konkurrerade med begagnade fordon som redan var registrerade i Ungern och vars värde inbegrep den återstående konsumtionsskatten. En liknande situation föreligger när avgiftssatsen ändras. I sådana situationer kan det under en övergång föreligga en faktisk skillnad mellan avgiftssatsen för en begagnad bil som tidigare registrerats i Ungern och för en som nyligen registrerats där. Sådana skillnader är dock oundvikliga när medlemsstaterna utövar sin självbestämmanderätt på skatteområdet för att anpassa sina skattesystem på sådana områden. Med hänsyn till självbestämmanderätten måste kriteriet i gemenskapsrätten vara huruvida varje successiv skatt eller avgift (eller skatte- eller avgiftssats) i sig är diskriminerande, inte huruvida den under en övergång kan ge upphov till skillnader i behandling till följd av en ändring av systemet.

26 – Dom av den 2 april 1998 i mål C-213/96, Outokumpo (REG 1998, s. I-1777), punkt 30.

27 – Såsom denna har sammanfattats ovan i punkt 4 och följande punkter.

28 – För att som exempel ta perioden från införandet av registreringsavgiften till införandet av tabellen för nedsättning av avgiften.

29 – Direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 (EGT L 269, s. 34).

30 – KOM(2005) 261 slutlig, av den 5 juli 2005.

31 – Punkt 31 (ovan fotnot 26).

32 – Se ovan punkt 7 och följande punkter samt punkt 14 och följande punkter.

33 – Ovan fotnot 5. Se ovan särskilt punkt 12 och följande punkter.

34 – Se ovan punkt 15.

35 – Se ovan punkt 19.

36 – Ovan fotnot 30.

37 – Se exempelvis dom av den 10 januari 2006 i mål C-402/03, Skov (REG 2006, s. I-0000), punkt 50.

38 – Dom av den 27 april 2006 i mål C-423/04, Richards (REG 2006, s. I-0000), punkterna 40–42.

39 – Se mitt förslag till avgörande av den 22 juni 2006 i mål C-228/05, Stradasfalti, punkterna 87–89, där det ges uttryck för vissa tvivel beträffande den mest lämpliga formuleringen av detta krav.

40 – Se hänvisningen ovan i punkt 71 till domarna i målen Gomes Valente och Tulliasiamies.