

GENERALINĖS ADVOKATĖS ELEANOR SHARPSTON

IŠVADA,

pateikta 2006 m. liepos 13 d.¹

1. Prašyme priimti prejudicinį sprendimą *Hajdú-Bihar Megyei Bíróság*, Vengrija, klausia, ar nacionalinis lengvųjų automobilių registracijos mokestis suderinamas su EB 90 straipsnio pirma dalimi. Minėtu mokesčiu apmokestinamas kiekvienas automobilis, kai jis pirmą kartą pradėdamas eksploatuoti valstybės narės keliuose, mokesčio dydį nustatant pagal automobilio technines charakteristikas ir pagal ekologinę klasifikaciją, neatsižvelgiant į jo vertę. Klausimas ypač keliamas dėl šio mokesčio taikymo naudotiems, iš kitų valstybių narių importuotiems automobiliams.

tuos, kuriais ji tiesiogiai ar netiesiogiai apmokestina panašius vietos gaminius.

Be to, jokia valstybė narė neapmokestina kitų valstybių narių gaminių tokio pobūdžio vidaus mokesčiais, kurie suteiktų netiesioginę apsaugą kitiems gaminiams.“

Atitinkami Bendrijos teisės aktai

2. EB 90 straipsnyje nustatyta:

„Jokia valstybė narė tiesiogiai ar netiesiogiai neapmokestina kitų valstybių narių gaminių jokiais savo vidaus mokesčiais, didesniais už

3. Ši straipsnį, ypač pirmąją jo pastraipą, Teisingumo Teismas nagrinėjo daugelyje bylų, konkrečiai susijusių su nacionaliniu mokesčiu, kuriuo apmokestinami iš kitų valstybių narių importuoti naudoti lengvieji automobiliai². Ši Teisingumo Teismo praktika yra nusistovėjusi ir gerai žinoma, nepaisant to, gali būti naudinga prisiminti esminius jos elementus. Nagrinėjant Teisingumo Teismo praktiką, reikia nepamiršti, kad jei į naujos prekės pardavimo kainą įeina x% mokesčio, tai į naudotos prekės kainą, atsižvelgus į nuvertėjimą, įeina x% *likutinio* mokesčio.

1 — Originalo kalba: anglų.

2 — EB 90 straipsnio draudimai anksčiau buvo EB sutarties 95 straipsnyje, kuriuo remiamasi ankstesnėje teismo praktikoje. Nuoseklumo dėlei aš vis dėlto naudosiu dabartinę numeraciją.

4. Sprendime *Komisija prieš Daniją*³ visų pirma buvo nagrinėjamas mokestis, kuriuo apmokestinama pirma lengvųjų automobilių registracija Danijoje. Naujiems automobiliams (jie visi buvo importuoti, nes Danijoje negaminami) taikomas tarifas buvo didesnis nei 100 % kainos. Importuotų naudotų automobilių apmokestinamoji vertė yra 100 % naujo automobilio kainos, jei automobilis yra mažiau nei šešių mėnesių senumo, ir 90 % kainos, jei jis yra senesnis nei šeši mėnesiai. Danijoje parduodant jau registruotus naudotus automobilius dar kartą registracijos mokestis nerenkamas.

5. Teisingumo Teismas pažymėjo, kad nors Danijoje lengvieji automobiliai negaminami, naudotų automobilių rinka joje egzistuoja. Prekė tampa vidaus preke, kai tik ji importuojama ir pateikiama į rinką. Importuoti ir šalies viduje pirkti naudoti automobiliai yra panašios arba konkuruojančios prekės. Todėl EB 90 straipsnis taikomas registracijos mokesčiui, kuriuo apmokestinamas naudotų automobilių importas. Šiuo atveju reikėjo atsižvelgti ne tik į vietos ir importuotų prekių vidaus mokesčio tarifą, bet ir į apmokestinimo pagrindą bei išsamias šio mokesčio nustatymo taisykles.

6. Teisingumo Teismas pripažino, jog kadangi mokesčio, kuriuo apmokestinami nauji automobiliai, dydis yra labai didelis, dalis mokesčio, kuris dar įeina į naudoto automobilio vertę, Danijoje nurašoma lėčiau nei kitose valstybėse narėse. Tačiau importuotų naudotų automobilių apmokestinimas bent 90 % naujo automobilio vertės yra akivaizdžiai per didelis, palyginti su likutine anksčiau registruotų ir Danijos rinkoje pirktų automobilių verte. Vadinasi, importuojamų naudotų automobilių apmokestinimas buvo diskriminuojantis.

7. Sprendime *Nunes Tadeu*⁴ buvo nagrinėtas vienintelį kartą taikomas mokestis, kuriuo apmokestinamos lengvosios keleivinės motorinės transporto priemonės, registruotos Portugalijoje, neatsižvelgiant į tai, ar jos importuotos naujos, ar naudotos, ir ar jos rinktos arba gamintos Portugalijoje. Mokesčio suma priklausė nuo automobilio cilindrų darbinio tūrio, o ne nuo jo kainos, tačiau importuotiems naudotiems automobiliams, pirmą kartą registruotiems daugiau nei prieš dvejus metus, suteikiama 10 % nuolaida.

8. Teisingumo Teismas pažymėjo, kad ginčijamas mokestis netaikytas naudotų auto-

3 — 1990 m. gruodžio 11 d. Sprendimas (C-47/88, Rink. p. I-4509). Ypač žr. 17–21 punktus.

4 — 1995 m. kovo 9 d. Sprendimas (C-345/93, Rink. p. I-479). Ypač žr. 4, 10 ir 13–15 punktus.

mobilių sandoriams Portugalijoje, nes jis renkamasis tik vieną kartą, kai automobilis buvo pirmą kartą čia registruojamas, ir kad šio mokesčio dalis buvo įtraukta į naudotų automobilių, kurie jau buvo registruoti ir nupirkti Portugalijos rinkoje, vertę.

9. Tačiau mokestis už naudotus automobilius, nesvarbu, kokio jie amžiaus ir kokios būklės, negalėjo būti mažesnis nei 90 % mokesčio, renkamo už naują automobilį, nors mokesčio, kuris įeina į Portugalijoje pirktą naudoto automobilio vertę, likutis galėjo būti mažesnis už šią sumą, nes likutinė mokesčio vertė mažėjo atitinkamai automobilio nuvertėjimui. Todėl importuoti naudoti automobiliai buvo apmokestinami akivaizdžiai per dideliu mokesčiu, palyginti su mokesčiu už jau registruotus ir Portugalijos rinkoje nupirktus naudotus automobilius likutine verte. Vadinasi, importuoti naudoti automobiliai buvo diskriminuojami.

10. Šiek tiek sudėtingesnė mokesčių sistema buvo nagrinėjama sprendime *Komisija prieš Graikiją*⁵. Graikijoje pirmojo pardavimo ar importo metu automobiliai apmokestinami specialiu naudojimo mokesčiu, o papildomas

mokestis mokamas registruojant pirmą kartą. Abu mokesčiai renkami kaip procentinė kainos dalis (atsižvelgiant į variklio darbinį tūrį). Importuotų naudotų automobilių apmokestinamoji vertė nustatoma sumažinant 5 % atitinkamo naujo automobilio kainą už kiekvienus naudojimo metus, daugiausia galint sumažinti 20 %. Be to, specialaus naudojimo mokesčio tarifai buvo sumažinti už automobilius, kuriuose naudojamos tam tikrus kriterijus atitinkančios ir taršą mažinančios technologijos. Tačiau importuotiems naudotiems automobiliams, kuriuose naudojamos tokios technologijos, mokesčiai nebuvo sumažinti.

11. Dėl specialaus naudojimo mokesčio ir papildomo mokesčio Teisingumo Teismas pažymėjo, kad mokestis už importuotus naudotus automobilius kiekvienais metais buvo mažinamas tik 5 % nuo viso už naują automobilį renkamo mokesčio dydžio, negalint sumažinti daugiau kaip 20 %, nesvarbu, kokio atitinkamas automobilis senumo. Atvirkščiai, likutinė mokesčio, kuris įeina į Graikijoje pirktą automobilio vertę, dalis mažėjo proporcingai automobilio nuvertėjimui. Be to, paprastai automobilių vertė sumažėja gerokai daugiau nei 5 % per metus, o pirmaisiais metais net daugiau, ir tai trunka ilgiau nei ketverius metus. Todėl mokestis už importuotus naudotus automobilius paprastai būdavo didesnis nei mokesčio, kuris įeina į jau registruotų ir Graikijos rinkoje pirktų naudotų automobilių vertę, dalis.

5 — 1997 m. spalio 23 d. Sprendimas (C-375/95, Rink. p. I-5981). Ypač žr. 3–5, 21–23, 28, 29, 40 ir 43–47 punktus.

12. Graikijos vyriausybė teigė, kad nustatant didžiausią 20 % lengvatą buvo siekiama sumažinti senų, pavojingų ir aplinką teršiančių automobilių eksploatavimą. Tačiau Teisingumo Teismas nurodė, kad tai, jog valstybės narės siekia šio tikslo, neatleidžia jų nuo pareigos laikytis EB 90 straipsnyje nustatytos nediskriminavimo taisyklės. Mokesčių sistema gali būti laikoma suderinama su šiuo straipsniu tik tada, jei pašalinama bet kokia galimybė importuojamoms prekėms taikyti didesnius mokesčius nei vidaus prekėms, t. y., kad bet kuriuo atveju ji negalėtų turėti diskriminacinio poveikio⁶.

13. Dėl sumažinto mokesčio, taikomo taršą mažinančias technologijas naudojančioms automobiliams, Teisingumo Teismas nurodė, kad valstybės narės, suteikdamos mokesčių lengvatas mažiau aplinką teršiantiems tos šalies automobiliams, bet netaikydamos jų kitų valstybių narių automobiliams, kurie atitinka tuos pačius kriterijus, pažeidžia EB 90 straipsnį. Nei šias priemones patvirtinantis Komisijos pareiškimas, nei techniniai sunkumai, nustatant, ar importuoti naudoti automobiliai atitinka minėtus kriterijus, negali pakeisti šios išvados.

14. Sprendime *Gomes Valente*⁷ nagrinėjamas toks mokestis kaip ir sprendime *Nunes Tadeu*, bet jis buvo įtvirtintas teisės akto pataisa, kuri 10 % vienkartinę lengvatą, taikomą importuotiems naudotiems automobiliams, pirmą kartą registruotiems prieš daugiau nei dvejus metus, pakeitė nustatytais sumažintais tarifais, kai po vienerių metų naudojimo lengvata sudaro 18 % ir gali siekti 67 % po 8 metų naudojimo.

15. Teisingumo Teismas nusprendė, kad sprendimuose *Komisija prieš Daniją* ir *Nunes Tadeu* nėra teigiama, jog realus nuvertėjimas priklauso tik nuo kiekvieno automobilio įvertinimo ar eksperto testo. Remiantis nustatytais sumažintais tarifais, pagrįstais tokiais kriterijais, kaip antai amžius, rida, bendra būklė, slenkamasis judėjimas, markė ar automobilio modelis, taip pat įmanoma nustatyti naudotų automobilių vertę, kuri paprastai beveik atitinka jų tikrąją kainą. Sudarant tokių tarifų lentelę, galima būtų remtis vidutines esamas naudotų automobilių kainas nacionalinėje rinkoje nurodančiu sąrašu arba vadovu. Tačiau tam, kad mokesčių sistema būtų suderinama su EB 90 straipsniu, ji turi būti įtvirtinta taip, kad negalėtų atsirasti joks diskriminacinis poveikis.

6 — Taip pat žr. 1997 m. liepos 17 d. Sprendimą *Haahr Petroleum* (C-90/94, Rink. p. I-4085, 34 punktus).

7 — 2001 m. vasario 22 d. Sprendimas (C-393/98, Rink. p. I-1327). Ypač žr. 7, 24–26, 28–30 ir 37 punktus.

16. Ginčijama nustatytų sumažintų tarifų lentelė nebuvo paremta Teisingumo Teismo nurodytais kriterijais. Ji negalėjo užtikrinti, kad mokesčio dydis už iš kitos valstybės narės importuotą automobilį neviršys už tokį patį Portugalijoje jau registruotą automobilį renkamo mokesčio likučio. Todėl ginčijamoje mokesčių sistemoje nebuvo pašalinta galimybė, kad importuotoms prekėms gali būti taikomi didesni mokesčiai nei vidaus prekėms.

17. Sprendime *Tulliasiamies ir Siilin*⁸ nagrinėjamas Suomijos automobilių mokestis, kuris turėjo būti sumokamas prieš registruojant arba prieš pradėdant eksploatuoti automobilį. Mokėtiną sumą sudarė automobilio apmokestinamoji vertė, sumažinta tam tikra fiksuota suma, tačiau mokėtina suma negalėjo būti mažesnė nei 50 % minėtos apmokestinamosios vertės. Už importuotą naudotą automobilį mokėtinas mokestis yra toks pats kaip ir renkamas už atitinkamą naują automobilį, tačiau po šešių mėnesių jis mažinamas – su mažomis išimtimis – 0,5 % kiekvieną kalendorinį naudojimo mėnesį, bet ne ilgiau kaip 150 mėnesių (vadinasi, po dvylikos su puse metų lengvata sudaro 75 %).

18. Teisingumo Teismas pažymėjo, kad jau registruoto Suomijoje naudoto automobilio atveju mokestis už automobilį galėjo būti sumokamas tuomet, kai šis yra naujas, remiantis naujo automobilio oficialaus importuotojo pirkimo kaina, neįtraukiant jo pelno maržos. Atvirkščiai, už privačių asme-

nų importuotus naudotus automobilius mokėtinas mokestis buvo apskaičiuojamas remiantis panašaus naujo automobilio vartotojui siūloma pirkimo kaina, kuri paprastai yra aukštesnė nei oficiali importuotojo mokama kaina. Šioje sistemoje neatmetama galimybė, kad tam tikrais atvejais importuoti naudoti automobiliai bus apmokestinti suma, didesne už mokesčio, įskaičiuoto į jau registruoto nacionalinėje teritorijoje naudoto automobilio vertę, likutį. Todėl šiuo atžvilgiu tokia sistema prieštarauja EB 90 straipsniui.

19. Teisingumo Teismas nusprendė, kad nuo 7-ojo iki 150-ojo mėnesio skaičiuojant mėnesinį 0,5 % nuvertėjimą neatsižvelgta į realų kiekvieno naudoto automobilio nuvertėjimą, todėl tai taip pat prieštarauja EB 90 straipsniui. Be to, jei realus nuvertėjimas yra apibrėžiamas abstrakčiai, remiantis nacionalinėje teisėje nustatytais kriterijais, EB 90 straipsnis reikalauja, kad būtų nustatyta tokia apmokestinimo sistema, kuri neturėtų jokio diskriminuojančio poveikio. Todėl daroma prielaida, kad apskaičiavimo kriterijai yra vieši ir kad iš kitos valstybės narės importuoto naudoto automobilio savininkas gali ginčyti vienodo tarifo metodo taikymą šiam automobiliui, o tai gali reikšti, jog reikės tirti konkrečias jo charakteristikas siekiant užtikrinti, kad jam taikomas mokestis nebūtų didesnis nei mokesčio, įskaičiuoto į panašaus jau registruoto nacionalinėje teritorijoje naudoto vertę, likutis.

⁸ — 2002 m. rugsėjo 19 d. Sprendimas (C-101/00, Rink. p. I-7487).
Ypač žr. 5, 6, 57, 60, 61, 78–80 ir 85–89 punktus.

20. Byloje *Weigel*⁹ nagrinėtas standartinis degalų vartojimo mokestis, kuriuo apmokestinami Austrijoje pirmą kartą registruojami automobiliai. Apmokestinimo pagrindas buvo arba už automobilį sumokėta kaina, arba tam tikrais atvejais dabartinė automobilio rinkos kaina. Iš esmės mokėtiną sumą sudarė 2 % nuo apmokestinamosios vertės, padauginti iš tam tikro degalų suvartojimą apibūdinančio skaičiaus¹⁰, ir mokestis negalėjo viršyti 16 % apmokestinamosios vertės. Tačiau buvo taikomas 20 % papildomas mokestis, ypač kai mokestis buvo renkamas vien todėl, kad automobilis pirmą kartą registruojamas Austrijoje, nesudarant sandorio, apmokestinamo PVM.

21. Teisingumo Teismas pirmiausia nagrinėjo bazinį mokestį ir priėjo prie išvados, kad jis nepažeidžia EB 90 straipsnio, jei – o taip ir buvo šiuo atveju – dabartinės rinkos vertės apskaičiavimo būdas tiksliai atitinka realų automobilių nuvertėjimą ir leidžia pasiekti tokių importuotų naudotų automobilių apmokestinimo tikslą, t. y. jokių būdu šio mokesčio dydis neturi viršyti mokesčio, įskaičiuoto į panašaus jau registruoto nacionalinėje teritorijoje naudoto automobilio vertę, likučio.

9 – 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimas (C-387/01, Rink. p. I-4981). Ypač žr. 23, 40, 65–81, 86 ir 87 punktus.

10 – Būtent „degalų suvartojimas litrais“ – greičiausiai 100 km. – „sumažintas 3 litrais (2 litrais automobilių dyzeliniais varikliais atveju), yra nustatomas pagal bendrą suvartojimą remiantis MVEG (Motor Vehicles Emissions Group) ciklu pagal Direktyvą 80/1268, iš dalies pakeistą Direktyva 93/116“. Tačiau jei vidutinis suvartojimas neviršijo 2 ar 3 litrų, mokestis nerenkamas.

22. Tačiau dėl 20 % papildomo mokesčio Teisingumo Teismas pažymėjo, kad didesnio apmokestinimo, kuris iš esmės niekada nebus taikomas panašioms vietos prekėms, kriterijus negali būti suderinamas su EB 90 straipsniu, nes pagal šį kriterijų vidaus prekėms iš anksto netaikomas didesnis apmokestinimas¹¹. Šis kriterijus taip pat yra nesuderinamas su šia nuostata, jei didžiausiais mokesčiais apmokestinamos prekės yra importuotos prekės¹². 20 % papildomas mokestis tik vidaus sandoriams nustatytam baziniam mokesčiui buvo taikomas tik išimtinėmis aplinkybėmis, todėl jis nesuderinamas su EB 90 straipsniu.

23. Remiantis šia Teisingumo Teismo praktika galima teigti, jog tam, kad būtų suderintas su EB 90 straipsnio pirmąja pastraipa, nacionalinis mokestis, kuriuo vieną kartą apmokestinami visi automobiliai, pirmą sykį registruojami valstybėje narėje, tiek, kiek tai susiję su naudotais automobiliais, turi būti apskaičiuotas taip, kad būtų išvengta bet kokios diskriminacijos tokių automobilių iš kitų valstybių narių atžvilgiu. Todėl tokio mokesčio, taikomo importuotiems naudotiems automobiliams, suma neturi būti didesnė nei mokesčio, įskaičiuoto į tokio paties automobilio, pirmą kartą registruoto toje pačioje valstybėje narėje anksčiau vertę, likutis.

11 – 1983 m. kovo 15 d. Sprendimas *Komisija prieš Italiją* (319/81, Rink. p. 601, 17 punktus).

12 – 1986 m. kovo 4 d. Sprendimas *Komisija prieš Daniją* (106/84, Rink. p. 833, 21 punktus).

24. Teisingumo Teismas taip pat nurodė, kad reikia atsižvelgti į išsamias apmokestinimo taisykles, nustatant, ar mokestis neprieštarauja EB 90 straipsniui; kad siekis apsaugoti aplinką neatleidžia valstybės narės nuo pareigos vengti bet kokios diskriminacijos; kad vertės sumažėjimas nebūtinai turi būti nustatytas kiekvienu konkrečiu atveju, bet galima remtis lentelėmis, pagrįstomis atitinkamais kriterijais, tam, kad būtų gauta apytikrė sumažėjusios vertės suma; ir kad savininkas turi turėti galimybę ginčyti tokių lentelių taikymą, kai neatsižvelgiama į realias individualaus automobilio charakteristikas.

Nacionalinės teisės aktai

25. Tam, kad būtų galima užregistruoti keleivinį automobilį ar variklinį autonamėlį¹³ ir naudoti juos Vengrijos keliuose, nustatoma išankstinė sąlyga – sumokėti registracijos mokestį (*regisztrációs adó*).

26. Iki 2004 m. vasario 1 d. tokie automobiliai buvo apmokestinami naudojimo mokes-

čiu (*fogyasztási adó*). Tai buvo vienkartinė suma, apskaičiuota kaip deklaruotosios automobilio vertės procentinė dalis, pastarąją nustatant pagal tam tikras automobilio naudojimo charakteristikas.

27. Nuo pirmiau nurodytos datos 2003 m. Įstatymu Nr. CX (Registracijos mokesčio įstatymas) naudojimo mokestis buvo pakeistas registracijos mokesčiu. Jis renkamas kaip fiksuota suma, kuri kiekvienos klasės automobiliui buvo skirtinga. Iš esmės automobiliai skirstomi pagal variklio tipą¹⁴, darbinį tūrį ir pagal tai, kaip jie atitinka aplinkosaugos reikalavimus¹⁵. Atskirai klasifikuojami „kolekciniai“ ir „kiti“ automobiliai. Mokesčio suma nesusijusi su automobilio verte. Jis taikomas nepaisant to, ar automobilis importuotas (naujas arba naudotas), ar pagamintas Vengrijoje.

28. Posėdyje paaiškėjo, kad nuo 2006 m. sausio 1 d. – taigi vėliau nei šioje byloje nagrinėjamas laikotarpis – įvestas mokėtino

14 — Naudojamas arba benzinas, arba dyzelis.

15 — Vertinama nuo 1 iki 10, iš esmės remiantis išmetamomis dujomis ir triukšmo emisija. Kuo didesnė aplinkos apsauga, tuo didesnis skaičius lentelėje. Registracijos mokestis priklauso nuo to, ar įvertinimas yra mažiau nei 5 (didesnis mokesčio tarifas), lygus 5, ar daugiau 5 (mažesnis mokesčio tarifas).

13 — Kitoms transporto priemonėms gali būti taikomos įvairios čia nenagrinėjamos nuostatos. Tačiau sąvoką „automobilis“ vartosiu tik kalbėdama apie „keleivinį automobilį ar variklinį autonamėlį“, kuriems taikomas registracijos mokestis.

mokesčio sumažinimas¹⁶, atsižvelgiant į tai, kiek mėnesių praėjo nuo tada, kai automobilis pradėtas eksploatuoti ir kai pradėta mokesčio mokėjimo administracinė procedūra. Lengvatos svyruoja nuo 3% (kai praėjo mažiau nei du mėnesiai) iki 66% (kai praėjo daugiau nei 25 metai).

29. Automobiliai apmokestinami ir kitais mokesčiais (įskaitant metinį mokestį), bet šioje byloje jie nenagrinėjami.

Pagrindinė byla ir prašymas priimti prejudicinį sprendimą

30. 2004 m. gegužės 2 d. A. Nádasdi Vokietijoje nusipirko naudotą *Volkswagen Passat* už 6 000 EUR ir gegužės 13 d. jis paprašė, kad būtų nustatytas automobilio registracijos mokestis. Gegužės 14 d. nustatytas 150 000 HUF dydžio mokestis (apie 600 EUR), kuris buvo iš karto sumokėtas.

31. Tačiau tą pačią 2004 m. gegužės 14 d. pradėtas taikyti daug didesnis registracijos mokestis¹⁷. Todėl 2004 m. lapkričio 11 d. mokesčių administratorius peržiūrėjo pradinį nustatymą ir jį pakeitė, nustatydamas 390 000 HUF dydžio mokestį (apie 1 550 EUR), reikalaujamas, kad A. Nádasdi sumokėtų papildomus 240 000 HUF (apie 950 EUR).

32. A. Nádasdi pareiškė ieškinį dėl šio sprendimo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme. Jo ieškiny susijęs su padidinto registracijos mokesčio įsigaliojimo diena, atsižvelgiant į minėto automobilio įgijimo momentą ir prašymą jį registruoti. Nagrinėjant bylą iš esmės nacionaliniame teisme, jis nesirėmė nesuderinamumu su Bendrijos teise.

33. Tačiau nacionalinis teismas mano, kad jis savo iniciatyva turi taikyti Bendrijos teisę ir abejoja Vengrijos registracijos mokesčio suderinamumu su EB 90 straipsniu. Jis mano, kad užsienyje įgyti naudoti automobiliai ir iki 2004 m. vasario 1 d. Vengrijoje užregistruoti automobiliai yra „panašios prekės“ ir kad registracijos mokesčio dydis už importuotus naudotus automobilius gali būti laikomas didesnis nei mokesčio, įskaiciuoto į panašaus vietos naudoto automobilio vertę, likutis. Kyla klausimas, ar registracijos mokestis skatina vietos naudotų automobilių pirkimą

16 – 2005 m. Įstatymo Nr. CXIX 53 straipsnyje ir 13 priedo II dalyje.

17 – 2004 m. Įstatymas Nr. XII.

ir taip sukuria diskriminaciją kitose valstybėse narėse įgytų naudotų automobilių rinkos atžvilgiu. Be to, nacionalinis teismas teigia, kad jis yra (pirmosios ir) paskutinės instancijos teismas šioje byloje, todėl jis privalo kreiptis į Teisingumo Teismą.

giant į tai, kad už iki šio įstatymo įsigaliojimo pradėtų eksploatuoti lengvųjų automobilių registravimą mokesčiai neturėjo būti mokamas?“

34. Jo klausimai yra tokie:

35. Vengrijos ir Lenkijos vyriausybės bei Komisija pateikė pastabas raštu. A. Nádasdi, Vengrijos vyriausybė ir Komisija pateikė pastabas žodžiu 2006 m. birželio 1 d. posėdyje.

„1. Ar EB 90 straipsnio pirmoji pastraipa leidžia valstybėms narėms išlaikyti mokesčių už lengvuosius naudotus automobilius iš kitų valstybių narių, kurio dydis visiškai nepriklauso nuo automobilio vertės, o nustatomas tik pagal automobilio technines charakteristikas (variklio tipą, variklio darbinį tūrį) ir jo klasifikaciją pagal aplinkos apsaugos reikalavimus?

Vertinimas

Priimtinumas

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: ar šioje byloje taikomas 2003 m. Registravimo mokesčio įstatymas Nr. CX tiek, kiek jis susijęs su importuotais lengvaisiais naudotais automobiliais, neprieštarauja EB 90 straipsnio pirmajai pastraipai, atsižvel-

36. Vengrijos vyriausybė teigia, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra nepriimtinas, nes jame nepaaiškinama, kodėl Bendrijos teisės išaiškinimas reikalingas prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui sprendžiant bylą iš esmės, kada būtent įsigaliojo padidintas registracijos mokesčiai. vyriausybės nuomone, toks išaiškinimas nėra svarbus šiuo atveju. Momentas,

kada įsigaliojo padidintas mokestis, ir jo taikymas automobilių įsigijimui nuo tam tikros dienos yra nacionalinės teisės klausimai.

įvairiose srityse dažnai buvo patvirtintas iš naujo ir paskutinį kartą byloje *Mangold*¹⁹.

37. Iš tiesų momento, kada įsigaliojo padidintas Vengrijos registracijos mokestis, nustatymas ir šio mokesčio taikymas automobilių įsigijimui nuo tam tikros dienos, vieninteliai ginčijami klausimai tarp A. Nádasi ir mokesčių administratoriaus, yra visiškai nesusiję su Bendrijos teisės aiškinimu.

39. Uždrausdama diskriminacinį apmokestinimą, EB 90 straipsnio pirmoji pastraipa suteikia privatiems asmenims teisę nebūti apmokestintiems tokiu mokesčiu, ir šią teisę turi ginti nacionaliniai teismai²⁰.

40. Todėl tiek, kiek Vengrijos registracijos mokesčio įstatymas prieštarauja šiai pastraipai, nacionalinis teismas privalo netaikyti šios įstatymo nuostatos²¹ visose savo nagrinėjamosiose bylose.

41. Kiek aš žinau, Teisingumo Teismas niekada nereikalavo, kad nacionalinis teismas

38. Tačiau jau nuo 1978 m., bylos *Simmenthal*¹⁸, kurioje nagrinėtas nacionalinis mokestis pripažintas neatitinkantis Bendrijos teisės, Teisingumo Teismas teigė, kad „kiekvienas nacionalinis teismas turi savo kompetencijos ribose taikyti visą Bendrijos teisę ir saugoti teises, kurias pastaroji suteikia privatiems asmenims, todėl jis turi panaikinti bet kokią nacionalinės teisės nuostatą, kuri gali prieštarauti Bendrijos teisei“. Šis teiginys

19 — 2005 m. lapkričio 22 d. Sprendimas (C-144/04, Rink. p. I-9981, 77 punktą). Šioje byloje buvo nagrinėjama diskriminacija dėl amžiaus, o byloje *Simmenthal* taip pat buvo patvirtinta, kad renkami mokesčiai prieštarauja Bendrijos teisei (pavyzdžiui, žr. 1998 m. spalio 22 d. Sprendimo *IN.CO.GE. 90 ir kt., C-10/97–C-22/97*, Rink. p. I-6307, 20 ir 21 punktus).

20 — Pirmą kartą šis principas patvirtintas prieš 40 metų 1966 m. birželio 16 d. Sprendime *Lütticke* (C-57/65, Rink. p. 293).

21 — Teisingumo Teismas 1992 m. liepos 16 d. Sprendime *Lourenço Dias* (C-343/90, Rink. p. I-4673, 49 punktą ir rezoliucinės dalies 1 punktą) nusprendė, kad tai, jog tam tikri vidaus mokesčių sistemos elementai ar tam tikros jos taikymo taisyklės yra diskriminacinės ir todėl prieštarauja EB 90 straipsniui, nebūtinai reiškia, kad visa sistema turi būti laikoma nesuderinama. (Šioje byloje taip pat nagrinėtas Portugalijos mokestis, minimas byloje *Nunes Tadeu ir Gomes Valente*, tačiau jis nėra svarbus kalbant apie iš kitų valstybių narių importuotų naudotų automobilių vertinimą, palyginti su tuo, kuris taikomas panašių automobilių, jau registruotų Portugalijoje, atžvilgiu).

18 — 1978 m. kovo 9 d. Sprendimas (106/77, Rink. p. 629, 21 punktą).

savo iniciatyva iškeltų klausimą dėl nacionalinės teisės nuostatos atitikties Bendrijos teisei, jei toks klausimas nebuvo iškeltas byloje²². Iš tiesų nacionaliniams teismams tai praktiškai būtų nepakeliama našta, nes beveik kiekvienoje byloje, atsižvelgiant į visą Bendrijos teisę, reiktų peržiūrėti kiekvieną taikytiną nuostatą.

Tinkamas palyginimo kriterijus

42. Vis dėlto akivaizdu, jog Bendrijos teisė nedraudžia nacionaliniam teismui iškelti tokio klausimo savo iniciatyva. Sunkumų iškiltų tik tada, jei nacionalinės taisyklės draustų tokius veiksmus, ir tokiu atveju reiktų pateikti Teisingumo Teismui klausimą, ar šios taisyklės yra teisėtos²³. Tačiau, mano nuomone, šioje byloje nėra taisyklių, kurios galėtų trukdyti prašymą priimti pre-judicinį sprendimą pateikusiame teismui nagrinėti klausimą, kurį jis iškėlė ir dėl kurio kreipėsi į Teisingumo Teismą.

43. Todėl, mano nuomone, nėra pagrindo neatsakyti į pateiktus klausimus, kurie, be to, akivaizdžiai yra ne hipotetiški, o susiję su nacionaliniame teisme nagrinėjama byla.

22 — Palyginti su 1995 m. gruodžio 14 d. Sprendimu *Van Schijndel ir Van Veen* (C-430/93 ir C-431/93, Rink. p. I-4705, 27 punktą).

23 — Žr. 1995 m. gruodžio 14 d. Sprendimą *Peterbroeck* (C-312/93, Rink. p. I-4599), iš kurio, atrodo, matyti, kad Bendrijos teisė kartais gali drausti taikyti tokias taisykles.

44. Tam, kad ginčijamas registracijos mokestis būtų įvertintas EB 90 straipsnio pirmosios pastraipos atžvilgiu, reikia nustatyti, ar, apmokestinus juo iš kitų valstybių narių importuotus naudotus automobilius, jis viršija vidaus mokesčius, kuriais apmokestinami „panašūs vietos gaminiai“.

45. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad rinkoje konkuruoja a) 2004 m. vasario 1 d. įvedus *registracijos mokestį* iš kitų valstybių narių importuoti naudoti automobiliai, kuriems šis mokestis taikomas visiškai, ir b) prieš šią datą Vengrijoje pradėti eksploatuoti naudoti automobiliai, kurie buvo apmokestinti ankstesniu *naudojimo mokesčiu* ir į kurių dabartinę vertę įeina šio naudojimo mokesčio likutis.

46. Tačiau Komisija mano, kad šios dvi apibūdintos kategorijos nėra panašios EB 90 straipsnio prasme. Vengrijos vyriausybė pabrėžia, kad yra sunku lyginti dėl skirtingo kiekvieno mokesčio apmokestinimo pagrindo, bet sutinka su prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme, kad palyginimas turi leisti patikrinti, ar tam tikru laikotarpiu (kuris šioje byloje, jos teigimu, apima tiek laikotarpį, kai iki registracijos

mokesčio įvedimo buvo renkamas naudojimo mokestis, tiek laikotarpį nuo laipsniško mokesčio mažinimo, atsižvelgiant į automobilio amžių, įvedimo) mokesčių sistema diskriminuoja automobilius iš kitų valstybių narių.

EB 90 straipsnio prasme, valstybė narė negalėtų įvesti tokio mokesčio. Taip pat būtų neįmanoma padidinti mokesčio arba imtis kitų lygiavertį poveikį turinčių priemonių, pavyzdžiui, keisti mokesčio struktūros.

47. Šiuo atveju aš sutinku su Komisija.

48. Jei valstybė narė įveda mokestį, renkama todėl, kad automobilis pirmą kartą pradėtas eksploatuoti, jis daro įtaką tik naujiems ar naudotiems automobiliams, pirmą kartą pradėtiems eksploatuoti po šio mokesčio įvedimo. Naudotų automobilių atveju jis iš esmės gali būti taikomas tik iš užsienio atvežtiems automobiliams. Jie, be abejojimo, yra labiau apmokestinami nei naudoti automobiliai, pradėti eksploatuoti valstybėje narėje prieš įvedant mokestį, kuriems iš esmės netaikomas toks mokestis²⁴. Jei minėtos dvi kategorijos būtų laikomos panašiomis

49. Tačiau EB 90 straipsnis skirtas ne trukdyti valstybėms narėms įvesti naujus mokesčius ar keisti esamų mokesčių dydį arba struktūrą, bet užtikrinti, kad mokesčiai būtų taikomi nediskriminaciniu būdu tiek vietos, tiek iš kitų valstybių narių importuojamų prekių atžvilgiu. Reikia nustatyti, ar skiriasi minėto mokesčio poveikis, kai jis taikomas valstybėje narėje jau eksploatuojamiems naudotiems automobiliams ir iš kitų valstybių narių importuotiems naudotiems automobiliams. Norint nustatyti teisingai, reikia vertinti neatsižvelgiant į nagrinėjamu metu taikomą mokestį ir nelyginti su kitais mokesčiais ar kitų mokesčių dydžiais.

50. Todėl šioje byloje *registracijos mokesčio*, taikomo iš kitų valstybių narių kaim tik importuotiems naudotiems automobiliams, poveikis turėtų būti palygintas su *registraci-*

24 — Vengrijos vyriausybė nurodo, kad naujo mokesčio jau eksploatuojamiems automobiliams įvedimas, kuriems jau buvo taikytas kitas mokestis, reikštų dvigubą apmokestinimą atgaline data.

jos mokesčio likučio, taikomo panašioms naudotiems automobiliams, jau registruotiems Vengrijoje, kuriems anksčiau taikytas tas pats mokestis, poveikiu. Palyginimas su jau registruotais Vengrijoje naudotais automobiliais, į kurių vertę įtrauktas naudojimo mokesčio likutis, nėra svarbus. Be to, pagrindinėje byloje nacionalinis teismas turi nustatyti, koks buvo registracijos mokestis, kai buvo apmokestintas A. Nádasdi automobilis. Todėl vėlesnis mokesčio sumažinimo įvedimas taip pat nėra svarbus.

mentu bus iškraipomas, jei bus atsižvelgiama į vėlesnius mokesčių sistemos pakeitimus²⁵.

Prejudiciniai klausimai

51. Tiesa, kad norint palyginti visą mokesčio dydį su to paties mokesčio likučiu po nuvertėjimo laikotarpio, reikia manyti, kad toks laikotarpis jau praėjo. Taip pat tiesa tai, kad tuomet, kai įvestas naujas mokestis ar naujas jo tarifas, toks laikotarpis negalėjo būti praėjęs. Šioje byloje nacionalinis teismas turi nustatyti, koks buvo Vengrijos registracijos mokestis, kai buvo įvestas naujas mokesčio tarifas. Todėl jis turi atlikti teorinę laiko projekciją ir, tuo remdamasis, nustatyti, ar naudotiems automobiliams iš kitų valstybių narių taikomi diskriminuojantys mokesčiai. Mokesčio nustatymas konkrečiu mo-

52. Pirmiausia nacionalinis teismas iš esmės klausia, ar EB 90 straipsnio pirmoji pastraipa draudžia apmokestinti naudotus automobilius iš kitų valstybių narių, jei mokesčio dydis nustatomas tik pagal automobilio technines charakteristikas ir jo klasifikaciją pagal aplinkosaugos reikalavimus, neatsižvelgiant į jo vertę.

53. Tačiau šioje nuostatoje nenagrinėjamas pats apmokestinimo pagrindas. Ji taikoma tik tada, jei nacionalinis mokestis reikštų didesnę

25 — Iš tiesų naudoti automobiliai, į Vengriją importuoti netrukus po to, kai naudojimo mokestis buvo pakeistas registracijos mokesčiu, konkuravo su Vengrijoje jau registruotais naudotais automobiliais, į kurių vertę įtrauktas naudojimo mokesčio likutis. Panaši situacija susidaro, kai pakeičiamas mokesčio tarifas. Tokiais atvejais gali būti *de facto* pereinamasis skirtumas tarp mokesčio tarifo, taikomo Vengrijoje jau registruotiems naudotiems automobiliams ir taikomo naujai registruotiems automobiliams. Tačiau tokie skirtumai neišvengiami, kai valstybės narės naudojami mokesčiniu suverenumu, kad pakoreguotų savo mokesčių sistemas šiose srityse. Atsižvelgiant į šį suverenumą ir į Bendrijos teisę reikia įvertinti, ar kiekvienas vėlesnis mokestis (ar jo tarifas) yra diskriminuojantis, o ne tai, ar jis gali sukelti pereinamųjų skirtumų po sistemos pakeitimo.

prekių iš kitų valstybių narių apmokestinimą, palyginti su panašiomis vietos prekėmis. Teisingumo Teismas byloje *Outokumpo*²⁶ nurodė, kad „galiojanti Bendrijos teisė neriboja kiekvienos valstybės narės laisvės nustatyti mokesčių sistemą, diferencijuojančią tam tikras, taip pat panašias EB 90 straipsnio pirmosios pastraipos prasme prekes, atsižvelgiant į objektyvius kriterijus, pavyzdžiui, naudojamas žaliavas arba taikomą gamybos būdą. Tokia diferenciacija suderinama su Bendrijos teise tik tada, jei ja siekiama tikslų, kurie taip pat suderinami su Sutarties ir antrinės teisės reikalavimais, ir jei išsamiomis taisyklėmis siekiama išvengti bet kokios, tiesioginės ar netiesioginės diskriminacijos importo iš kitų valstybių narių atžvilgiu arba konkuruojančių vietos prekių apsaugos“.

54. Antruoju klausimu nacionalinis teismas iš esmės klausia, ar 2004 m. įvestas Vengrijos registracijos mokestis suderinamas su EB 90 straipsnio pirmąja pastraipa tiek, kiek jis taikomas importuotiems naudotiems automobiliams, bet ne automobiliams, pradėtiems eksploatuoti Vengrijoje prieš šio mokesčio įvedimą.

55. Tačiau jau pirmiau paaiškinau, kad ši nuostata nereikalauja tokio palyginimo. Reikėtų palyginti registracijos mokesčio, taikomo iš kitų valstybių narių kūrėjų tik importuotiems naudotiems automobiliams, poveikį ir registracijos mokesčio likučio, taikomo panašioms naudotiems automobiliams, jau registruotiems Vengrijoje, kuriems anksčiau taikytas tas pats mokestis, poveikį.

56. Todėl siūlau performuluoti pateiktus klausimus, kad būtų galima nacionaliniam teismui pateikti naudingą Bendrijos teisės išaiškinimą.

57. Pirmiausia, ar toks mokestis, šiuo atveju Vengrijos registracijos mokestis, iš esmės yra suderinamas su EB 90 straipsniu tiek, kiek, jei jis renkamas Vengrijoje registruojant iš kitų valstybių narių importuotus naudotus automobilius, nors jis anksčiau jau buvo taikytas naudotiems automobiliams, jau registruotiems Vengrijoje?

58. Antra, ar atsakymui į pirmąjį klausimą daro įtaką tai, kad registracijos mokesčio

26 – 1998 m. balandžio 2 d. Sprendimas (C-213/96, Rink. p. I-1777, 30 punktas).

dydis nustatomas tik pagal automobīlio tehniskās raksturostības un tās klasifikāciju atbilstoši aplinkosaugos prasībām, neatsverot to vērtību?

iki 1 800 cm³, arba dizelinī variklī no 1 701 cm³ iki 2 000 cm³, 5 ar didesnēs klasēs atbilstoši aplinkosaugos prasībām. Tāpat turī būtī palyginti automobīli ar tām pašām nuvertējimo raksturostībām, kurās priekšnosacīto no modeļa, amžius, rīdos un kt.

Esmīnīs suderīnamums

59. Vadovaujantis Teisingumo Teismo pozīciju vēlīausiojē teismu praktīkojē²⁷ galīmā tik priēti priē neišvengīamos īšvados, kad jēi nustātāt registrācijas mokesčio, tākomo naudotīems automobīliams, importuotīems īš kitu valstybiu nariu, dydī neatīšvēlģīamā ī nuvertējīmā, yra ītvirtīnamā diskriminācija tarp mīnētu un pānāšu naudotu automobīliu, jau registrātuu Vengrijojē, kuriems ānksčio tāklytas tas pats mokesstīs.

60. Tokā īšvada būtīnāi reikalaujā, kad būtī palyginti automobīli, pānāšūs vīsāis atzvlģīgāis, īšskyrūs ekspluatāvīmo Vengrijojē pradģīā. Registrācijas mokesstīs renkamas, remīantīs tam tīkrās pastovāis kriterījāis, ypač varīklio tīpu un darbīnīu tūriū bei klasifikācija pagal aplinkosaugos prasībām. Pavyzdģīui, A. Nādasdī nustātītas mokesčio dydīs atītīko arba benzīnīnī varīkli no 1 601 cm³

61. Atīšvēlģīant ī šīuos faktoriūs, naujās automobīlīs, uz kurī registrācijas mokesstīs buvo sumokētas Vengrijojē 2004 m. gegužēs mēn., 2005 m. gruodģio mēn. bus netekēs didelēs dalīes savo vētēs, t. y. apīe 30 %²⁸, tadā jīs galētu būtī parduotas uz 70 % pradīnēs savo vētēs, īskaitāt 70 % registrācijas mokesčio, tākomo pagal degalu, varīklio tūrī un aplinkosaugos prasībām klasifikāciju nustātītai kategorījai, likutī. Tāčīau to patīes modeļa, amžius, rīdos un kitu raksturostīku kitosē valstybēsē narēsē nupīrkti naudoti automobīli, registruoti Vengrijojē 2005 m. gruodģio mēn., apmokestīnāmī tāi kategorījai nustātītu 100 % registrācijas mokesčiu. Tāip importuoti naudoti automobīli yra labīau apmokestīnāmī nei jau registruoti Vengrijojē pānāšūs naudoti automobīli, kuriems ānksčio tāklytas tas pats mokesstīs.

27 — Apībendrintā 4 ir pāskēsniuosē punktuosē.

28 — Imāt pavyzdģīu laikotarpī no registrācijas mokesčio īvedīmo īki mokesčio sumāģīnīmo.

62. Iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos aišku, kad tai iš esmės prieštarauja EB 90 straipsnio pirmajai pastraipai.

automobiliams taikomų mokesčių³⁰ bei Teisingumo Teismo teiginiu byloje *Outokumpu*³¹, jog EB 90 straipsnis nedraudžia, kad vidaus mokesčio dydis (šiuo atveju už elektros energiją) skirtųsi atsižvelgiant į naudojamas žaliavas arba taikomą gamybos būdą, jei ši diferenciacija pagrįsta aplinkosaugos sumetimais.

Apmokestinimo pagrindas

63. Vengrijos ir Lenkijos vyriausybės pabrėžia, kad Vengrijos registracijos mokestis iš esmės yra aplinkosaugos mokestis, todėl jo suma visiškai priklauso nuo variklio tipo ir darbinio tūrio bei klasifikacijos pagal aplinkosaugos reikalavimus. Jos nurodo, kad „aukšto lygio aplinkos apsauga ir jos kokybės gerinimas“ yra vienas iš pagrindinių EB 2 straipsnyje nustatytų Europos Bendrijos tikslų.

65. Todėl abi vyriausybės siūlo pripažinti, kad registracijos mokestis yra suderinamas su Bendrijos teise ir kad neigiamas Teisingumo Teismo sprendimas neleistų valstybėms narėms laikytis Sutarties ir Bendrijos institucijų siekiamų tikslų.

64. Lenkija taip pat remiasi Bendrijos iniciatyvomis skatinti aplinkos apsaugą, naudojan-tis lengvaisiais automobiliais, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių²⁹, Komisijos pasiūlymu dėl Tarybos direktyvos dėl lengviesiems

66. Negaliu sutikti su šia nuomone. EB 90 straipsnio tikslas yra uždrausti bet kokius vidaus mokesčius, jei visa kita yra vienoda, kurie yra didesni prekėms iš kitų valstybių narių nei panašioms vietos prekėms. Mokesčiui taip pat taikomas šis draudimas paprasčiausiai dėl to, kad, be pagrindinio tikslo – gauti pajamų, juo siekiama skatinti aplinkai nekenkiančias pre-

29 — 2000 m. rugsėjo 18 d. Direktyva (OL L 269, p. 34).

30 — 2005 m. liepos 5 d. KOM(2005) 261 galutinis.

31 — 26 išnašoje minėto sprendimo 31 punktą.

kes ar įpročius. Atvirkščiai, jei siekiama šio tikslo, vietos prekės neturi būti apmokestinamos mažiau nei importuotosios iš kitų valstybių narių.

kestinant naudotus automobilius? Galima manyti, kad reikalavimas būtinai susieti mokesčio dydį ir kiekvieno automobilio kainą riboja valstybės narės laisvę.

67. Iš tikrųjų iš Teisingumo Teismo praktikos matyti, kad bylose *Nunes Tadeu* ir *Gomes Valente*³² nagrinėtas mokestis, kuris buvo labai panašus į šioje byloje aptariamą registracijos mokestį, prieštarauja EB 90 straipsniui ir kad aplinkos problemos, kaip antai nurodytosios byloje *Komisija prieš Graikiją*³³, turi būti sprendžiamos nediskriminuojant prekių iš kitų valstybių narių.

69. Tačiau būtų sunku išsamiai išanalizuoti šį požiūrį. Nagrinėjamas mokestis taikomas tik vieną kartą tuo metu, kai automobilis pirmą kartą registruojamas ir pradedamas eksploatuoti atitinkamoje valstybėje narėje, t. y. dauguma atvejų tuo momentu, kai jį įsigyja tos valstybės gyventojas arba beveik tuo metu. Toks mokestis tampa automobilio vertės dalimi, ir į tai reikia atsižvelgti vertinant jo poveikį konkuruojančioms prekėms iš kitų valstybių narių. Kitų rūšių aplinkosaugos mokesčiai būtų vertinami kitaip. Pavyzdžiui, periodiškai mokesčiai yra automobilio įprastinių išlaidų, o ne jo vertės, dalis, todėl nebūtina atsižvelgti į vertės sumažėjimą.

68. Tiesa, kad valstybės narės iš esmės gali apmokestinti automobilius, remdamosi tokiomis aplinkosaugos kriterijomis, kokios laikomi tinkamiausiais, ir jei siekiama aplinkosaugos tikslų, tokio mokesčio dydis gali būti nesusijęs su automobilio kaina. Tada kodėl, jei mokesčio bazė ir tikslas yra aplinkosauginiai bei nesusiję su kaina, Bendrijos teisėje reikalaujama atsižvelgti į nuvertėjimą, apmo-

70. Teisingumo Teismas neturi nuspręsti, kaip Vengrija turėtų organizuoti automobilių apmokestinimo sistemą, kad būtų išspręstos aplinkosaugos problemos, kartu užtikrinant vienodą požiūrį jau registruotų Vengrijoje

32 — Žr. 7 ir paskesnius punktus bei 14 ir paskesnius punktus.

33 — 5 išnašoje minėtas sprendimas; ypač žr. 12 ir paskesnius punktus.

naudotų automobilių ir ką tik pradėtų eksploatuoti iš kitos valstybės narės importuotų automobilių atžvilgiu.

suderinamas su EB 90 straipsnio pirmąja pastraipa, Teisingumo Teismas apribotų šio sprendimo veikimą laiko atžvilgiu. Vengrija posėdyje paprašė to paties.

71. Tačiau, be abejo, galima suderinti aplinkosaugos ir vienodo požiūrio problemas. Pavyzdžiui, jei Vengrija toliau taikys vienkopį mokestį, kuriuo apmokestinamas kiekvienas pirmą kartą pradėtas eksploatuoti automobilis, ji galėtų priimti, pavyzdžiui, nustatytų tarifų, nagrinėjamų byloje *Gomes Valente*³⁴, sistemą, kartu numatydama galimybę tam tikrais atvejais ginčyti ir iš naujo tirti automobilio charakteristikas, aptariamą byloje *Tulliasiamies*³⁵. Be to, kiekviena valstybė narė turi galėti įtvirtinti sistemą, pagrįstą tik metiniu naudojimo mokesčiu, kurį Komisija apibūdino pasiūlyme dėl Direktyvos dėl lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių³⁶ (nesvarbu, ar šis pasiūlymas buvo priimtas).

73. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką Bendrijos teisės normos išaiškinimas, kurį pateikia Teisingumo Teismas, jei reikia, paaiškina ir patikslina šios normos prasmę bei taikymo sritį, kaip ji turi ar turėjo būti suprantama ir taikoma nuo jos įsigaliojimo momento. Taip išaiškintą normą teismas gali ir turi taikyti net teisiniais santykiais, atsiradusiems ir susiklosčiusiems prieš sprendimą, kuriame išnagrinėtas prašymas dėl išaiškinimo³⁷.

Sprendimo veikimo apribojimas laiko atžvilgiu

72. Galiausiai Lenkija pastabose raštu prašo, kad jei bus priimtas sprendimas, kuriame teigiama, jog registracijos mokestis yra ne-

74. Teisingumo Teismas neseniai taip apibrėžė savo kompetenciją apribojant tokių sprendimų veikimą laike:

„Tik išimtiniais atvejais, taikydamas Bendrijos teisės sistemos bendrąjį teisinio saugumo principą, Teisingumo Teismas gali apriboti

34 — Žr. 15 punktą.

35 — Žr. 19 punktą.

36 — Minėtas 30 punkte.

37 — Žr., pavyzdžiui, 2006 m. sausio 10 d. Sprendimą *Skov* (C-402/03, Rink. p. I-199, 50 punktas).

atskiro suinteresuotojo asmens galimybę remtis jo išaiškinta nuostata ginčijant gera valia pradėtus teisinius santykius <...>

75. Jei šis prašymas byloje bus patenkintas, tuomet pirmiausia reikia, kad būtų įvykdytas „geros valios“ kriterijus.

Be to, pagal nusistovėjusią teismo praktiką finansinės pasekmės, galinčios kilti valstybei narei dėl prejudicinių tvarka priimto sprendimo, pačios savaime nepateisina tokio sprendimo veikimo apribojimo laiko atžvilgiu <...>

76. Per posėdį Vengrija teigė, kad nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2005 m. gruodžio 31 d. registracijos mokestis gera valia sumokėtas daugiau nei už 80 000 naudotų automobilių, importuotų iš kitų valstybių narių. Tačiau ji nepateikė jokios pastabos dėl EB 90 straipsnio taikymo srities objektyvaus ir rimto netikrumo³⁹ arba dėl valstybių narių ar Komisijos elgesio, kuris galėjo skatinti patikėti, kad toks netikrumas egzistuoja. Todėl nesu įsitikinusi, kad pirmas kriterijus yra įvykdytas.

Teisingumo Teismas tokį sprendimą priimdavo tik esant ypatingoms aplinkybėms, jeigu, pirma, egzistuodavo rimtų ekonominių pasekmių kilimo rizika dėl gera valia ir remiantis teisėtu bei galiojančiu laikomu teisės aktu sudarytų didelio skaičiaus teisinių santykių ir, antra, paaiškėjus, jog asmenys ir nacionalinės valdžios institucijos buvo skatinamos elgtis Bendrijos teisės neatitinkančiu būdu dėl to, kad Bendrijos teisės normos taikymo srities netikrumas būdavo objektyvus ir rimtas, o netikrumo atsiradimo priežastis galėjo būti kitų valstybių narių ar Europos Bendrijų Komisijos elgesys <...>³⁸

77. Kalbant apie antrą kriterijų – rimtų ekonominių pasekmių atitinkamai valstybei narei riziką – Vengrijos vyriausybė per posėdį pateikė duomenis, parodančius, kad visos registracijos mokesčio, kuriuo apmo-

38 — 2006 m. balandžio 27 d. Sprendimas *Richards* (C-423/04, Rink. p. I-3585, 40–42 punktai).

39 — žr. 2006 m. birželio 22 d. mano išvadas byloje *Stradaşfalti* (C-228/05, 87–89 punktai), kuriose abejojama dėl tinkamiausios šio kriterijaus formuluočės.

kestinami naudoti automobiliai, importuoti iš kitų valstybių narių, įplaukos yra apie 29 mlrd. HUF (116 mln. EUR), ir jos sudaro 0,6 % metinių valstybės įplaukų. Ji sutiko, kad ne visa, o tik dalis šios sumos, kuri, atsižvelgus į nuvertėjimą, pasirodo, buvo permokėta, turėtų būti gražinta. Tačiau ji nurodė administracinės išlaidas, susijusias su tokiu dideliu skaičiumi atskirų bylų, ypač su tuo, kad reikia nustatyti visus, kurie turi teisę į sugražinimą.

79. Negalima manyti, kad administracinės išlaidos, susijusios su sumos, gražintinos kiekvienu atskiru atveju, apskaičiavimu, yra pernelyg didelės. Iš esmės pakaktų įdiegti nustatytų tarifų sistemą, pagrįstą atitinkamais kriterijais, kuri suteiktų galimybę ginčyti ir iš naujo tirti automobilio charakteristikas⁴⁰.

80. Todėl nemanau, kad Vengrijos atveju nustatyta rimtų ekonominių pasekmių rizika, ir nematau priežasties apriboti sprendimo šioje byloje veikimą laiko atžvilgiu.

78. Būtinybė gražinti mokesčių būtų finansinė mano siūlomo sprendimo pasekmė. Iš esmės ji negalėtų pateisinti šio sprendimo veikimo apribojimo laiko atžvilgiu. Be to, nemanau, kad gražinimas galėtų būti rimta ekonominė pasekmė, pagrindžianti tokį apribojimą. Panašu, kad nagrinėjama suma yra gerokai mažesnė nei 0,6 % valstybės įplaukų. Gražinimas gali apimti tik permokėtą dalį ir, priešingai Vengrijos vyriausybės būgštavimams, Bendrijos teisė iš valstybės narės reikalauja ne suieškoti visus, kurie sumokėjo perviršį, o tiesiog gražinti permoką tiems, kurie dėl to kreipėsi.

81. Galiausiai noriu pažymėti, kad stebėtina tai, jog Lenkijos, o ne Vengrijos, vyriausybė pirma iškėlė šį klausimą. Kadangi bet koks sprendimo galiojimo apribojimas laiko atžvilgiu turi būti pagrįstas situacijos – geros valios ir rimtų sunkumų rizikos buvimo – įvertinimu, mano manymu, kiekvienoje atitinkamoje valstybėje narėje iš esmės nebūtų tinkama, jei toks apribojimas būtų nustatytas tiesiog paprašius kitai valstybei narei.

40 – Zr. šios išvados 71 punkte pateiktas nuorodas į minėtus sprendimus *Gomes Valente* bei *Tulliasiamies*.

Išvada

82. Atsižvelgiant į pirmiau išdėstytus svarstymus, mano nuomone, į *Hajdú-Bihar Megyei Bíróság* pateiktus klausimus Teisingumo Teismas turėtų atsakyti taip:

1. Tam, kad būtų galima nustatyti, ar mokestis, taikomas lengviesiems automobiliams, kai jie pirmą kartą pradedami eksploatuoti valstybėje narėje, yra suderinamas su EB 90 straipsnio pirmąja pastraipa tiek, kiek tai susiję su naudotais automobiliais, šio mokesčio poveikis iš kitų valstybių narių kę tik importuotų naudotų automobilių kainai turi būti palygintas su mokesčio likučio poveikiu panašių naudotų automobilių, jau eksploatuojamų pirmojoje valstybėje narėje, kuriems anksčiau taikytas tas pats mokestis, kainai. Palyginimas su naudotais automobiliais, eksploatuojamais valstybėje narėje iki šio mokesčio įvedimo, nėra svarbus.
2. Mokestis, taikomas naudotiems automobiliams, kai jie pirmą kartą pradedami eksploatuoti valstybėje narėje, kurio dydis apskaičiuojamas neatsižvelgiant į realų automobilio nuvertėjimą ir kuris, kai yra taikomas naudotiems automobiliams, importuotiems iš kitų valstybių narių, viršija mokesčio, įskaičiuoto į panašių naudotų automobilių, jau registruotų nacionalinėje teritorijoje, vertę, likutį, prieštarauja EB 90 straipsnio pirmajai pastraipai tiek, kiek jis viršija šį likutį.
3. Šiam nesuderinamumui nedaro įtakos faktas, kad minėtu mokesčiu siekiama su aplinkos apsauga susijusių tikslų ir kad jis renkamas tik remiantis su tokia apsauga susijusiais objektyviais kriterijais.