

ELEANOR SHARPSTON
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2006. július 13.¹

1. A Hajdú-Bihar Megyei Bíróság előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseivel azt kívánja megtudni, hogy a személygépkocsikra kivetett nemzeti regisztrációs adó összeegyeztethető-e az EK 90. cikk első bekezdésével. A szóban forgó adó minden olyan személygépkocsit terhel, amelyet a tagállamban első ízben helyeznek forgalomba, és az adó összegét – a személygépkocsi értékétől függetlenül – a személygépkocsi műszaki tulajdonságai és környezetvédelmi osztályba sorolása határozza meg. A fenti kérdés különös tekintettel az adónak a más tagállamokból behozott használt személygépkocsikra történő alkalmazása tekintetében merül fel.

A vonatkozó közösségi jog

2. Az EK 90. cikk ekként rendelkezik:

„A tagállamok sem közvetlenül, sem közvetve nem vetnek ki más tagállamok termékeire a hasonló jellegű hazai termékre

közvetlenül vagy közvetve kivetett adónál magasabb belső adót.

A tagállamok továbbá nem vetnek ki más tagállamok termékeire olyan természetű belső adót, amely más termékek közvetett védelmét szolgálhatja.”

3. A Bíróság számos alkalommal vizsgálta e cikket, illetve annak első bekezdését, különös tekintettel a más tagállamokból behozott gépjárművekre kivetett nemzeti adókra.² Az erre vonatkozó ítélkezési gyakorlat töretlen és közismert, azonban hasznos lehet a gyakorlat lényeges elemeinek összefoglalása. Az ítélkezési gyakorlat vizsgálata során figyelembe kell venni, hogy ha bármely termék újkori vételára x% adót tartalmaz, a termék értékcsökkenés levonása utáni használt ára szintén x% maradványadót tartalmaz.

1 – Eredeti nyelv: angol.

2 – A jelenleg az EK 90. cikkben foglalt tilalmak korábban az EK-Szerződésnek a – korábbi ítélkezési gyakorlatban is hivatkozott – 95. cikkében szerepeltek. Mindenesetre az egységesség érdekében a jelenlegi számozást fogom használni a továbbiakban.

4. Először is a Bizottság kontra Dánia ügy³ tárgya a Dániában nyilvántartásba vett gépjárművekre kivetett adó volt. Az új gépjárművekre (amelyek mindegyike behozatalból származott, mivel Dániában nem folyt gépjárműgyártás) kivetett adó mértéke meghaladta az ár 100%-át. Az adózási érték a hat hónapnál nem régebbi behozott használt járművek esetén a jármű újkori árának 100%-a, a hat hónapnál idősebb járművek esetén ezen ár 90%-a volt. A Dániában már nyilvántartásba vett járművek használt állapotban történő értékesítése nem eredményezett újabb adókötelezettséget.

5. A Bíróság megjegyezte, hogy ugyan Dániában nem folyt gépjárműgyártás, használtgépjármű-piac azonban működött. A termék belföldi termékké válik, amint azt importálják és forgalomba hozzák. A behozott, illetve a belföldön vásárolt használt járművek hasonló vagy egymással versengő termékeknek minősülnek. Az EK 90. cikket tehát alkalmazni kellett a használt gépjárművek importját terhelő regisztrációs adóra is. E tekintetben nemcsak a belföldi, illetve behozott termékek utáni belső adó mértékét, hanem az adó alapját és kivetésének részletes szabályait is figyelembe kellett venni.

6. A Bíróság megállapította, hogy mivel az új gépjárművek utáni adó jelentős összeget tett ki, a használt gépjármű értékében maradó adótartalom Dániában lassabban „fogyott el”, mint más tagállamokban. Azonban a gépjármű adózási értékére számított, a gépjármű újkori árának legalább 90%-át elérő adómérték alkalmazása a korábban Dániában nyilvántartásba vett használt gépjárművek értékében foglalt maradványadóval összehasonlítva a behozott használt gépjárművek nyilvánvaló túladóztatását jelentette. Következésképpen hátrányos megkülönböztetés valósult meg a behozott használt személygépkocsikkal szemben.

7. A Nunes Tadeu-ügy⁴ tárgya a Portugáliában nyilvántartásba vett, újonnan vagy használtan behozott, és belföldön vagy külföldön gyártott, illetve összeszerelt könnyű személygépkocsikra kivetett egyfázisú adó volt. Az adó mértéke nem a személygépkocsi árából, hanem annak hengerűrtartalmától függött, az adó mértéke azonban 10%-kal csökkent, ha a behozott használt személygépkocsi első nyilvántartásba vétele több mint két évvel korábban történt.

8. A Bíróság kimondta, hogy a vitatott adó nem vonatkozott a Portugáliában teljesített,

3 – A C-47/88. sz. ügyben 1990. december 11-én hozott ítélet (EBHT 1990., I-4509. o.). Lásd különösen a 17–21. pontot.

4 – A C-345/93. sz. ügyben 1995. március 9-én hozott ítélet (EBHT 1995., I-479. o.). Lásd különösen a 4., 10., és a 13–15. pontot.

használt személygépkocsikra vonatkozó ügyletekre, mivel az adót csak egyszer vetették ki akkor, amikor a személygépkocsit ott nyilvántartásba vették, a Portugáliában már nyilvántartásba vett és ott vásárolt használt személygépkocsi ára pedig végig magában foglalta az adó egy részét.

nyilvántartásba vétel után kiegészítő illetéket kellett fizetni. Mindkét adót a motor hengerűrtartalma alapján számított ár hányadában határozták meg. A behozott használt gépjárművek adózási értékének meghatározása úgy történt, hogy az új gépjárműnek megfelelő árból a használat minden éve után levontak 5%-ot, összesen legfeljebb 20%-ot. Ezenfelül a különleges fogyasztási adó kulcsa bizonyos ismérveknek megfelelő környezetkímélő technológiájú gépjárművek esetén csökkent. A csökkentett kulcs azonban nem vonatkozott az ilyen technológiájú behozott használt gépjárművekre.

9. Azonban a behozott használt személygépkocsira kivetett adó annak korától és állapótól függetlenül nem lehetett kevesebb, mint az új személygépkocsit terhelő adó 90%-a, míg a Portugáliában vásárolt használt személygépkocsi értékének részét képező maradványadó ennél kevesebb is lehetett, mivel az a személygépkocsi értékcsökkenésével arányosan csökkent. A behozott használt személygépkocsikra kivetett ezen adó így nyilvánvalóan túlzott mértékű volt a már nyilvántartásba vett és ezt követően a portugál piacon vásárolt használt személygépkocsi árában foglalt maradványadóhoz képest.

10. A Bizottság kontra Görögország ügyben⁵ ennél valamivel összetettebb adózási rendszerről volt szó. Különleges fogyasztási adó terhelte a gépjármű első értékesítését, illetve behozatalát, és az első görögországi

11. A Bíróság a különleges fogyasztási adót és a kiegészítő illetéket illetően rámutatott arra, hogy a behozott használt járműveket terhelő adó a használat minden éve után az új járműre kivetett adónak mindössze 5%-ával, összesen legfeljebb 20%-kal csökkent, függetlenül a szóban forgó jármű korától. Ezzel szemben a Görögországban vásárolt használt járműben foglalt maradványadó-hányad a jármű értékcsökkenésével arányosan csökkent. A járművek éves értékcsökkenése általában jóval nagyobb, mint 5%, különösen az első években, és az értékcsökkenési folyamat több mint négy évig tart. Következésképpen a behozott használt járműveket terhelő adó rendszerint magasabb volt, mint a már nyilvántartásba vett és a görög piacon vásárolt használt járművek értékének még részét képező adóhányad.

5 – A C-375/95. sz. ügyben 1997. október 23-án hozott ítélet (EBHT 1997., I-5981. o.). Lásd különösen a 3–5., 21–23., 28., 29., 40. és a 43–47. pontot.

12. A Görög kormány előadta, hogy a csökkentés 20%-os felső határértékét az indokolta, hogy megakadályozzák a kiöregedett, veszélyes és környezetszennyező gépjárművek forgalomba hozatalát. A Bíróság azonban megállapította, hogy e cél megvalósítása nem mentesíti a tagállamot azon kötelezettsége alól, hogy tiszteletben tartsa az EK 90. cikkben rögzített hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét. Valamely adózási rendszer kizárólag akkor tekinthető e cikkel összeegyeztethetőnek, ha a rendszer szerkezeténél fogva kizárja annak lehetőségét, hogy a behozott termékeket a belföldi termékeknél magasabb adó sújtsa, és ennek folytán az semmiképpen nem okoz hátrányos megkülönböztetést⁶.

13. A Bíróság a környezetkímélő technológiájú gépjárművekre alkalmazandó csökkentett adókulcsot illetően kimondta, hogy ellentétes az EK 90. cikkel, ha a tagállam adóelőnyt biztosít a kevésbé szennyező belföldi gépjárművekre, míg ezen előny alkalmazásából kizárja az ugyanezen feltételeknek megfelelő, más tagállamokból származó gépjárműveket. E megállapítást nem érintheti sem a Bizottságnak az ilyen intézkedéseket jóváhagyó nyilatkozata, sem az arra vonatkozó vizsgálatnak a műszaki nehézségei, hogy a behozott használt gépjármű teljesíti-e a szóban forgó feltételeket.

14. A Gomes Valente-ügyben⁷ vitatott adó megegyezett a Nunes Tadeu-ügyben tárgyaltal azzal, hogy egy módosítás nyomán a korábban több mint két éve nyilvántartásba vett, behozott használt gépjárművekre vonatkozó 10%-os adócsökkentés helyébe az egy éves használat után alkalmazandó 18%-tól a 8 éves használat után alkalmazandó 67%-ig terjedő adócsökkentési tábla lépett.

15. A Bíróság megállapította, hogy a Bizottság kontra Dánia és a Nunes Tadeu-ügyekben kimondottak nem azt jelentik, hogy kizárólag becslés vagy az egyes gépjárművek szakértői vizsgálata útján lehet figyelembe venni a tényleges értékcsökkenést. Lehetséges továbbá, hogy például a kor, a futott kilométerek száma, az általános állapot, a meghajtás típusa, a gyártmány vagy típus, illetve az évjárat szempontjait figyelembe vevő előre rögzített táblázatban határozzák meg a használt gépjárművek árát, amely általában nem térne el nagy mértékben a gépjármű tényleges értékétől. Az ilyen táblázat megszerkesztésekor hivatkozni lehetne a használt gépjárműveknek a belső piacon irányadó mindenkori átlagárát tartalmazó katalógusra vagy listára. Azonban annak érdekében, hogy az ilyen rendszer megfeleljen az EK 90. cikknek, oly módon kell megalkotni, hogy ne eredményezzen hátrányos megkülönböztetést.

6 – Lásd még a C-90/94. sz. Haahr Petroleum ügyben 1997. július 17-én hozott ítélet (EBHT 1997. I-4085. o.) 34. pontját.

7 – A C-393/98. sz. ügyben 2001. február 22-én hozott ítélet (EBHT 2001., I-1327. o.). Lásd különösen a 7., 24–26., 28–30. és 37. pontot.

16. Az ügyben szereplő adócsökkentési táblázat nem a fent említett szempontok alapján készült. Az nem volt képes biztosítani, hogy a más tagállamból behozott gépjármű után fizetendő adó összege ne haladja meg a Portugáliában már nyilvántartásba vett egyenértékű gépjármű árának maradványadó-tartalmát. Következésképpen a rendszer nem zárta ki annak lehetőségét, hogy a behozott termékeket a belföldi termékeknel magasabb adó sújítsa.

17. A Tulliasiamies és Siilin ügyben⁸ a gépjárművekre kivetett olyan finn adóról volt szó, amelyet a gépjármű nyilvántartásba vétele vagy forgalomba hozatala előtt kellett megfizetni. A fizetendő adó kiszámításához a gépjármű adózási értékéből meghatározott összeget le kellett vonni, az adó azonban nem lehetett kevesebb, mint az adózási érték 50%-a. A kivetett adó a behozott gépjárművek esetén megegyezett az összehasonlítható új gépjárműre alkalmazott adóval, csökkentve – eltekintve kevésbé jelentős kivételektől – az adózási értéknek a hatodik hónapot követő használat minden naptári hónapja, de legfeljebb 150 hónap után számított 0,5%-ával (így 12 és fél év után 75%-ával).

18. A Bíróság megjegyezte, hogy a Finnországban már nyilvántartásba vett használt gépjárművek után feltehetően már új körükben megfizették a gépjármű utáni adót az új gépjárműnek az importőrrel szemben érvényesített, árrést nem tartalmazó vételára

alapján. Ezzel szemben a magánszemélyek által behozott használt gépjárművek után fizetendő adót a hasonló gépjárműnek – a fogyasztóval szemben érvényesített – vételára alapján kellett kiszámítani, amely általában magasabb volt, mint a hivatalos importőr által megfizetett ár. E rendszer nem zárta ki annak lehetőségét, hogy bizonyos esetekben a behozott használt gépjárműveket terhelő adó meghaladja a belföldön már nyilvántartásba vett, hasonló használt gépjárművek értékében foglalt maradványadót. A rendszer tehát e tekintetben az EK 90. cikkbe ütközött.

19. A Bíróság megállapította, hogy a 7. és a 150. hónap közötti időszakra vonatkozó havi 0,5%-os értékcsökkenés alkalmazása nem vette figyelembe valamennyi használt gépjármű tényleges értékcsökkenését, és ezért szintén az EK 90. cikkbe ütközött. Emellett, ha a tényleges értékcsökkenés a nemzeti jogban rögzített szempontok alapján általánosan és elvontan kerül meghatározásra, az EK 90. cikk előírja, hogy az adózási rendszer szerkezetének ki kell zárnia bármely hátrányos megkülönböztetést. Ez azt feltételezi, hogy a számítási mód alapját képező szempontokat közzéteszik, és a valamely másik tagállamból behozott használt gépjármű tulajdonosa kifogásolhatja az e gépjárműre alkalmazott egykulcsos számítási módszer alkalmazását, ami feltehetőleg azt jelenti, hogy meg kell vizsgálni a gépjármű egyedi jellemzőit annak biztosítása érdekében, hogy az azt terhelő adó ne haladja meg a belföldön már nyilvántartásba vett hasonló, behozott használt gépjármű értékében foglalt maradványadót.

8 – A C-101/00. sz. ügyben 2002. szeptember 19-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-7487. o.). Lásd különösen a 5., 6., 57., 60., 61., 78–80. és 85–89. pontot.

20. A Weigel-ügyben⁹ a gépjárművek első ausztriai nyilvántartásba vételére kivetett általános üzemanyag-fogyasztási adóról volt szó. Az adó alapja vagy a fizetett ellenérték, vagy bizonyos esetekben a gépjármű piaci ára volt. Az adó mértéke lényegében az adó alapjának 2%-a volt, szorozva egy előre meghatározott üzemanyag-fogyasztási normával¹⁰, azzal, hogy az adómérték legfeljebb 16% lehetett. Azonban 20%-os kiegészítő adómértéket számítottak fel különösen akkor, ha az adót pusztán a gépjármű első ausztriai nyilvántartásba vétele után, HÉA-köteles ügylet hiányában vetették ki.

21. A Bíróság megvizsgálta az alapesetben alkalmazandó adót, és arra a következtetésre jutott, hogy az nem sérti az EK 90. cikket, feltéve, hogy – amint láthatóan a jelen esetben is – a piaci ár meghatározásának módja pontosan követi a gépjárművek tényleges értékcsökkenését, és azzal a kívánt eredménnyel jár, hogy a behozott gépjárművekre kivetett adó semmilyen esetben sem haladja meg az Ausztriában már nyilvántartásba vett, hasonló használt gépjárművek értékben foglalt maradványadót.

9 – A C-387/01. sz. ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-4981. o.). Lásd különösen a 23., 40., 65–81., 86., és 87. pontot.

10 – Feltehetően 100 km-re számított „literben kifejezett üzemanyag-fogyasztás”, csökkentve 3 literrel (dízel esetén 2 literrel), amelynek mérése a 93/116 irányelvvel módosított 80/1268 irányelvnek megfelelően a MVEG-ciklus (Motor Vehicles Emissions Group [Motorgépjármű Kibocsátási Munkacsoport]) szerinti teljes fogyasztás alapján történik. Ennélfogva, ha az átlagos fogyasztás nem haladta meg a 2, illetve 3 litert, nem került kivételre adó.

22. A Bíróság a 20%-os kiegészítő adómértéket illetően kimondta, hogy az nem egyeztethető össze az EK 90. cikkel, ha a magasabb adómérték alkalmazására olyan feltételt határoznak meg, amelyet a hasonló belföldi termékek eleve soha nem teljesíthetnek, mivel e feltétel eleve kizárja a belföldi termékeket a magasabb adómérték alól.¹¹ Hasonlóképpen összeegyeztethetetlen e cikkkel, ha a súlyosabban adóztatott termékek természetüknél fogva külföldiek¹². A 20%-os kiegészítő adómértéket csak kivételes esetekben kellett alkalmazni az alapesetben alkalmazandó, kizárólag belföldi ügyletekre vonatkozó adó mellett, amely így összeegyeztethetetlen volt az EK 90. cikkel.

23. Ezen ítélkezési gyakorlatból az a következtetés vonható le, hogy az EK 90. cikk első bekezdésével való összeegyeztethetőség végett az olyan nemzeti adót, amelyet minden egyes gépjárműre annak a tagállamban történő első nyilvántartásba vételekor kizárólag egy alkalommal vetnek ki, amennyiben ezen adó használt gépjárműveket érint, úgy kell kiszámítani, hogy elkerüljék a más tagállamokból származó gépjárművek bármilyen megkülönböztetését. Ezért a behozott használt gépjárművekre kivetett ilyen adóteher nem haladhatja meg a korábban ugyanezen tagállamban először nyilvántartásba vett azonos gépjármű értékének maradványadó-tartalmát.

11 – Lásd még a 319/81. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1983. március 15-én hozott ítélet (EBHT 1983., 601. o.) 17. pontját.

12 – Lásd még a 106/84. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben 1986. március 4-én hozott ítélet (EBHT 1986., 833. o.) 21. pontját.

24. Ezekben az ítéletekben a Bíróság többek között azt is megállapította, hogy az EK 90. cikkkel való összeegyeztethetőség megítélése során az adókvetés részletes szabályait kell figyelembe venni, és a környezetvédelmi cél követése nem mentesíti a tagállamot azon kötelezettség alól, hogy elkerülje a megkülönböztetést; megállapította továbbá, hogy ezt az értékcsökkenést minden esetben egyedileg kell megvizsgálni, ami azonban alapulhat olyan tételes díjszabáson vagy táblázaton, amely megfelelő szempontokat alkalmaz az értékcsökkenés helyes megítéléséhez, valamint megállapította, hogy elengedhetetlen, hogy a tulajdonos vitathassa az ilyen tételes díjszabás vagy táblázat alkalmazását olyan esetekben, amikor azok nem veszik figyelembe az adott gépjármű valós tulajdonságait

A vonatkozó nemzeti jog

25. A személygépkocsi és a lakóautó magyarországi forgalomba helyezésének előfeltétele a regisztrációs adó megfizetése¹³.

26. Az ilyen személygépkocsikra 2004. február 1-jét megelőzően fogyasztási adót vetet-

tek ki. Ez olyan egyszeri összeg volt, amelyet a bejelentett érték százalékában számítottak ki, ennek mértékét pedig a személygépkocsi meghatározott fogyasztási paraméterei szabták meg.

27. A fenti időponttól kezdődően a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény a fogyasztási adót a regisztrációs adóval váltotta fel. Tételes regisztrációs adót vetnek ki minden személygépkocsi-kategóriára. A személygépkocsikat alapvetően a motor típusa¹⁴ és a hengerűrtartalom, valamint a környezetvédelmi osztályba sorolás alapján csoportosítják¹⁵. További csoportosítási szempont a „muzeális jellegű személygépkocsi” és „egyéb” személygépkocsi kategóriája. Az adó összege nem függ a személygépkocsi értékétől. Megkülönböztetés nélkül vonatkozik a behozott személygépkocsikra (legyenek azok újak vagy használtak) és a Magyarországon gyártott személygépkocsikra.

28. A tárgyaláson felmerült, hogy 2006. január 1-jétől – tehát az alapügy tényállásának megvalósulását követően – a gépjármű

14 – Azaz Otto- vagy dízelmotor.

15 – Láthatólag ez az 1-től 10-ig terjedő skála szerinti csoportosítás alapvetően a károsanyag- és zajkibocsátáson alapul. A magasabb besorolás kedvezőbb környezeti teljesítményt jelez. A regisztrációs adó esetében kizárólag az kerül figyelembevételre, hogy a besorolás 5-nél rosszabb e (ami magasabb adómértékkel jár) vagy azzal egyező, illetve annál jobb (ami alacsonyabb adómértékkel jár).

13 – Különböző, itt nem tárgyalt rendelkezések vonatkozhatnak más típusú gépjárművekre is. Mindenestre a „személygépkocsi” fogalmat a továbbiakban kizárólag a regisztrációs adó alá tartozó „személygépkocsira és lakóautóra” fogom használni.

első forgalomba helyezésétől az adó megfizetésére irányuló adóigazgatási eljárás kezdetének hónapjáig eltelt hónapok számán alapuló adócsökkentési táblázatot vezettek be.¹⁶ Az adócsökkentés 3%-tól (kevesebb, mint 2 hónap eltelte esetén) 66%-ig (több mint 25 év eltelte esetén) terjed.

29. Más adókat (köztük éves adót) is kivetnek a személygépkocsikra, azonban ezek nem képezik vita tárgyát a jelen ügyben.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

30. Nádasdi Ákos 2004. május 2-án Volkswagen Passat típusú használt személygépkocsit vásárolt Németországban 6000 EUR-ért, és 2004. május 13-án kérelmet nyújtott be a regisztrációs adó kiszabása iránt. A regisztrációs adót 2004. május 14-én szabták ki 150 000 Ft (kb. 600 euró) értékben, amelyet a Nádasdi Ákos azonnal megfizetett.

31. Azonban 2004. május 14-i hatállyal a regisztrációs adó jelentősen megemeltetett.¹⁷ Az adóhatóság ezért 2004. november 11-én megváltoztatta az adót kiszabó eredeti határozatot akként, hogy 390 000 Ft (körülbelül 1 550 euró) kötelezettséget állapított meg, és kötelezte Nádasdi Ákost a 240 000 Ft-nak (kb. 950 euró) megfelelő különbözet megfizetésére.

32. Nádasdi Ákos keresetet nyújtott be a módosító határozat ellen a kérdést előterjesztő bírósághoz. Nádasdi Ákos kifogása a megemelt regisztrációs adó hatálybalépésének napjára vonatkozik, figyelemmel a személygépkocsi beszerzésének, illetve nyilvántartásba vételi kérelmének időpontjára. A magyarországi eljárásokban nem hivatkozik a közösségi joggal való összeegyeztethetlenségre.

33. A nemzeti bíróság azonban úgy véli, hogy a közösségi jogot hivatalból kell alkalmaznia, és kételyeit fejezi ki a magyar regisztrációs adónak az EK 90. cikkel való összeegyeztethetőségét illetően. E bíróság nézete szerint a külföldről beszerzett használt személygépkocsik és a 2004. február 1-je előtt Magyarországon már nyilvántartásba vett személygépkocsik „használt” termékeknek minősülnek, továbbá elmondható, hogy a behozott használt személygépkocsikat terhelő regisztrációs adó magasabb, mint a hasonló behozott használt személygépkocsik értékében foglalt maradványadó. Felmerül a

16 – A 2005. évi CXIX törvény 53. §-a és 13. mellékletének II. része.

17 – A 2004. évi XIII. törvény.

kérdés, hogy a regisztrációs adó vonzóbbá teszi-e a belföldi használt személygépkocsikat, és így módon hátrányos megkülönböztetést eredményez-e a más tagállamokból beszerzett használt személygépkocsik piacával szemben. A nemzeti bíróság továbbá kijelenti, hogy az eljárásban e bíróság (az első és) utolsó bírói fórum, ezért köteles kérdéseit a Bíróság elé terjeszteni.

hatálybalépését megelőzően Magyarországon korábban már forgalomba helyezett gépjárművek után regisztrációs adót fizetni nem kell?”

34. A nemzeti bíróság kérdései a következők:

35. A magyar és a lengyel kormány, valamint a Bizottság írásbeli észrevételeket terjesztett elő. Nádasdi Ákos, a magyar kormány és a Bizottság 2006. június 1-jei tárgyaláson előadták szóbeli érveiket.

„(1) Megengedi e az EK-Szerződés 90. cikk első bekezdése a tagállamoknak a más tagállamból származó használt autók tekintetében egy olyan adó fenntartását, amely teljesen figyelmen kívül hagyja a gépkocsi értékét, és a fizetendő adó összegét kizárólag a gépjármű műszaki tulajdonságai (motor típusa, lökettérfoga), valamint környezetvédelmi osztályba sorolása alapján határozza meg?

Értékelés

Elfogadhatóság

(2) Amennyiben az első kérdésre adott válasz igenlő; összeegyeztethető-e az EK-Szerződés 90. cikk első bekezdésével a regisztrációs adóról szóló, perben alkalmazandó 2003. évi CX. tv. az importból származó használt autók tekintetében, figyelemmel arra, hogy a regisztrációs adóról szóló törvény

36. A magyar kormány nézete szerint az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatatlan, mivel az nem ad magyarázatot arra, miért szükséges a közösségi jog értelmezése a nemzeti bíróság által tárgyalt ügyben felmerült azon kérdés megválaszolásához, hogy mely naptól kell alkalmazni a megemelt regisztrációs adót. Továbbá e kormány szerint a közösségi jog bármilyen

értelmezése e szempontból irreleváns. Az emelés hatálybalépése és annak a személygépkocsi beszerzésére egy adott időpontban való alkalmazása kizárólag a nemzeti jog hatálya alá tartozik.

37. Kétségtelen, hogy a magyar regisztrációs adó emelkedésének hatálybalépésére meghatározott időpont, illetve az adónak a személygépkocsi beszerzésére egy adott időpontban való alkalmazása – ami úgy tűnik, az egyetlen vitatott kérdés a Nádasi Ákos és az adóhatóság között folyó perben – semmilyen formában nem függ a közösségi jog értelmezésétől.

38. A Bíróság azonban már 1978-ban a – korábban már a közösségi jogba ütközőnek ítélt nemzeti adó kivetésére vonatkozó – Simmenthal-ügyben hozott ítéletében¹⁸ kimondta, hogy „valamennyi nemzeti bíróság köteles a saját hatásköre keretében teljes egészében alkalmazni a közösségi jogot, és megvédeni a közösségi jog által az egyének részére biztosított jogokat, és ennél fogva mellőzni a nemzeti jog azon rendelkezéseinek alkalmazását, amelyek az előbbivel ellentétesek lehetnek”. A Bíróság az évek során számos alkalommal és számos területen

megerősítette ezt az elvet, legutóbb a Mangold-ügyben hozott ítéletében.¹⁹

39. Az EK 90. cikk első bekezdése a hátrányosan megkülönböztető adóztatás tilmának rögzítésével az egyének azon, a nemzeti bíróságok által védelmezendő jogát biztosítja, hogy ne vessenek ki rájuk ilyen adót.²⁰

40. Következésképpen, ha a regisztrációs adóról szóló magyar törvény bármely rendelkezése e bekezdésbe ütközik, a nemzeti bíróság köteles a hatáskörébe tartozó bármely ügyben mellőzni e rendelkezés alkalmazását.²¹

41. Tudomásom szerint a Bíróság még nem ment olyan messzire, hogy a nemzeti bíró-

18 – A 106/77. sz. ügyben 1978. március 9-én hozott ítélet (EBHT 1978., 629. o.) 21. pontja.

19 – A C-144/04. sz. ügyben 2005. november 22-én hozott ítélet (EBHT 2005., I-9981. o.) 77. pontja. Az ügyben kor alapján történő hátrányos megkülönböztetésről volt szó, de a Simmenthal-ügyben hozott ítéletet a közösségi joggal ellentétesen kivetett adók tekintetében is megerősítették, lásd például a C-10/97–C-22/97. sz. I IN. CO. GE. '90 és társai egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1998., I-6307. o.) 20. és 21. pontját.

20 – Amint azt a Bíróság elsőként 40 éve az 57/65. sz. Lütticke-ügyben hozott ítéletének (EBHT 1966., 205. o.) 210-212. pontjában elismerte.

21 – Amint azt a Bíróság a C-343/90. sz. Lourenço Dias-ügyben hozott ítélet (EBHT 1992, I-4673. o.) 49. pontjában és a rendelkező rész 1. pontjában kimondta, az, hogy a nemzeti adórendszer egyes elemei vagy végrehajtásának egyes szabályai hátrányosan megkülönböztetőek, és így azok az EK 90. cikkbe ütköznek, nem feltétlenül eredményezi azt, hogy az egész rendszert összeegyeztethetetlennek kell tekinteni. (Ezen ügyben szintén a fent hivatkozott Nunes Tadeu- és Gomes Valente- ügyekben vitatott adóról volt szó, azonban az nem releváns a Portugáliában már nyilvántartásba vett, illetve a más tagállamokból behozott használt járművek megítélése közötti különbség szempontjából.)

ságot valamely nemzeti rendelkezés közösségi joggal való összeegyeztethetőségének hivatalból történő felvetésére kötelezze olyan ügyekben, amelyekben a Bíróság elé még nem terjesztettek erre vonatkozó kérdést²². Ugyanis ez a gyakorlatban elviselhetetlen terhet róna a nemzeti bíróságokra, amelyeknek így valamennyi ügyben a teljes közösségi jog tükrében meg kellene vizsgálniuk minden olyan rendelkezést, amelynek alkalmazását kérik.

42. Azonban a közösségi jogban semmi nem zárja ki, hogy a nemzeti bíróság hivatalból terjesszen elő ilyen kérdést. Kizárólag az jelentene nehézséget, ha a nemzeti szabályok ezt megakadályoznák, amely esetben szükséges lenne felvetni a Bíróság előtt e nemzeti szabályok jogszerűségét²³. A jelen ügyben azonban nem merültek fel olyan szabályok, amelyek megakadályoznák a nemzeti bíróságot abban, hogy megvizsgálja az általa előterjesztett kérdést, amelyben előzetes döntéshozatalt kér a Bíróságtól.

43. Következésképpen nézetem szerint nem indokolt az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megválaszolásának elutasítása, amelyek egyébként egyértelműen nem hipotetikus jellegűek, hanem relevánsak a nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő ügy szempontjából.

22 – Vö. a C-430/93. és C-431/93. sz., van Schijndel és van Veen egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1995., I-4705. o.) 27. pontjával.

23 – Lásd a C-312/93. sz. Peterbroeck-ügyben hozott ítélet (EBHT 1995., I-4599. o.) 21. pontját, amelyből úgy tűnik, hogy a közösségi jog néha kizárja az ilyen szabályok alkalmazását.

A helyes összehasonlítási szempont

44. A vitatott regisztrációs adónak az EK 90. cikk első bekezdésére tekintettel történő megvizsgálása során azt kell eldönteni, hogy ezen adó magasabb összegben terheli-e a más tagállamokból behozott használt személygépkocsikat a „hasonló jellegű hazai termékekre” kivetett adóhoz képest.

45. A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy versenyhelyzet áll fenn a) a regisztrációs adó hatálya alá tartozó, ezen adó 2004. február 1-jei bevezetése óta más tagállamokból behozott használt személygépkocsik és b) az ezen időpont előtt Magyarországon forgalomba helyezett azon használt személygépkocsik piaca között, amelyekre korábban fogyasztási adót vetettek ki, és amelyek jelenlegi értéke ezen adó tekintetében maradványhányadot tartalmaz.

46. A Bizottság azonban azt állítja, hogy a személygépkocsik fent meghatározott két csoportja az EK 90. cikk alkalmazása szempontjából nem hasonlítható össze. A magyar kormány hangsúlyozza, hogy az összehasonlítás azért nehéz, mert a két adó esetén más az adó alapja, azonban egyetért a kérdést előterjesztő bírósággal annyiban, hogy az összehasonlításnak annak vizsgálatára kell

irányulnia, hogy az adózási rendszer egy adott időszak alatt (amely e kormány szerint a jelen esetben magában foglalja azt az időszakot, mialatt a regisztrációs adó bevezetését megelőzően fogyasztási adót vetettek ki, valamint a használt személygépkocsik kora szerinti progresszív adócsökkentés bevezetése óta eltelt időszakot) hátrányos megkülönböztetést valósít-e meg a más tagállamokból származó személygépkocsikkal szemben.

47. E tekintetben osztom a Bizottság álláspontját.

48. Ha valamely tagállam adót vet ki a személygépkocsik első forgalomba helyezésére, ezen adó kizárólag azon – új vagy használt – személygépkocsikra terjed ki, amelyeket bevezetésének időpontja után hoztak először forgalomba. A használt autók tekintetében az adó elvi okokból csak a külföldről behozott személygépkocsikra vonatkozhat. Ezek adóterhe szükségszerűen nagyobb, mint a tagállamban már forgalomban lévő használt személygépkocsikat terhelő adó, amelynek mértéke fogalmilag nulla²⁴. A tagállamok soha nem tudnának ilyen adót

bevezetni, ha a személygépkocsik két csoportját az EK 90. cikk szempontjából összehasonlíthatónak lehetne tekinteni. Hasonlóképpen lehetetlen lenne az adó mértékének emelése vagy más ugyanilyen hatású intézkedés meghozatala, így például az adó szerkezetének a megváltoztatása.

49. Az EK 90. cikk szövege nem kívánja megakadályozni, hogy a tagállamok új adókat vezessenek be, vagy megváltoztassák a létező adók mértékét, illetve szerkezetét, hanem biztosítani kívánja, hogy azokat ne hátrányosan megkülönböztető módon alkalmazzák mind a belföldi, mind a más tagállamokból behozott termékekre. Arra a kérdésre kell válaszolni, hogy a szóban forgó adó eltérő hatást gyakorol-e a tagállamban már forgalomba helyezett, illetve a más tagállamokból behozott használt személygépkocsikra. Ha helyesen kívánjuk vizsgálni ezen adót, akkor azt az irányadó időpontban alkalmazandó adómérték(ek) alapján önállóan, és nem más adókkal vagy adómértékekkel összehasonlítva kell elemezni.

50. Következésképpen a jelen ügy szempontjából a regisztrációs adónak a más tagállamból behozott használt személygépkocsikra gyakorolt hatását kell összehasonlítani a

24 – Amint arra a magyar kormány rámutat, visszamenőleges kettős adóztatáshoz vezetne, ha olyan korábban forgalomba helyezett személygépkocsikra vetnének ki új adót, amelyeket már valamely másik adó terhel.

regisztrációsadó-maradványnak a Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan hasonló használt személygépkocsikra gyakorolt hatásával, amelyekre korábban már kivetették ezt az adót. Irreleváns az az összehasonlítás, amely az olyan használt személygépkocsikat veszi alapul, amelyek értéke fogyasztásiadó-maradványt tartalmaz. Ugyanakkor a nemzeti bíróságnak az alapügyben azon időpont szerinti állapotában kell megvizsgálnia a regisztrációs adót, amikor azt Nádásdi Ákos személygépkocsijára kivetették. Az adócsökkentési táblázat későbbi bevezetése tehát szintén nem lehet releváns az ügyben.

adott időpont szerinti állapotára vonatkozó vizsgálat eredményét.²⁵

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

51. Kétségtelen, ahhoz, hogy össze lehessen hasonlítani az adó teljes összegét és az ezen adónak az értékcsökkenés idejét követően fennálló maradványtartalmát, annak feltételezése szükséges, hogy ezen idő már eltelt. Az is igaz, hogy az új adó vagy új adómérték bevezetésének napján ezen idő valójában még nem telhetett el. A jelen ügyben a nemzeti bíróságnak azon nap szerinti állapotában kell megvizsgálnia a magyar regisztrációs adót, amikor az adómértéket megemelték. Ennek érdekében ezért előre ki kell vetítenie azt az időben, és annak tükrében el kell döntenie, hogy fennáll-e a más tagállamokból származó használt személygépkocsik hátrányos megkülönböztetése. Az adózási rendszert érintő későbbi változások figyelembevétele eltorzítaná az adónak a valamely

52. A nemzeti bíróság először lényegében azt kérdezi, hogy az EK 90. cikk első bekezdése kizárja-e, hogy olyan adót vessenek ki a más tagállamokból származó használt személygépkocsikra, amelynek összege nem a személygépkocsi értékétől, hanem kizárólag annak műszaki tulajdonságaitól és környezetvédelmi besorolásától függ.

53. E bekezdés azonban nem említi magát az adóalapot. E rendelkezést annyiban kell alkalmazni, amennyiben a nemzeti adó

25 – Röviddel a fogyasztási adónak a regisztrációs adóval való felváltását követően a gyakorlatban versenyhelyzet alakult ki a Magyarországra behozott használt személygépkocsik és a Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan használt személygépkocsik között, amelyek ára fogyasztásiadó-maradványt tartalmazott. Hasonló a helyzet az adómértékek változása esetén. Ilyen esetekben az átmenet miatt *de facto* különbség állhat fenn a Magyarországon korábban, illetve újonnan nyilvántartásba vett használt személygépkocsik adóterhe között. Az ilyen különbségek azonban elkerülhetetlenek akkor, amikor a tagállamok adórendszereik e területen történő kiigazítása érdekében gyakorolják adóztatási szuverenitásukat. E szuverenitásra tekintettel a közösségi jog alapján a kérdés nem az, hogy az egyes egymást követő adó(mértéke)k a rendszer megváltoztatását követő átmenet idejére okozhatnak-e bánásmódbeli különbségeket, hanem az, hogy azok önmagukban megvalósítanak-e hátrányos megkülönböztetést.

nagyobb teherrel sújthatja a más tagállamokból származó termékeket, mint a hasonló jellegű belföldi termékeket. Amint azt a Bíróság az Outokumpo-ügyben hozott ítéletében²⁶ kimondta, „a közösségi jog fejlődésének jelenlegi állapotában nem akadályozza a tagállamok azon szabadságát, hogy olyan adórendszert vezessenek be, amely objektív szempontok – mint például a használt alapanyagok jellemzői vagy az alkalmazott gyártási eljárások – alapján különbséget tesz bizonyos, akár az [EK 90. cikk] első bekezdése szerinti értelemben vett hasonló termékek között. E különbségtétel azonban csak akkor egyeztethető össze a közösségi joggal, ha olyan célok elérésére irányul, amelyek maguk is megfelelnek a Szerződés és a másodlagos jog által támasztott követelményeknek, és ha a részletes szabályok alkalmasak arra, hogy megelőzzék a más tagállamokból származó import – közvetlen vagy közvetett – hátrányos megkülönböztetésének és a versenyhelyzetben lévő belföldi termékek védelmének minden formáját.”

54. A nemzeti bíróság második kérdésével lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 2004-ben bevezetett regisztrációs adó összeegyeztethető-e az EK 90. cikkének első bekezdésével a tekintetben, hogy az adó nem terheli az annak bevezetése előtt Magyarországon forgalomba helyezett személygépkocsikat, míg a behozott használt személygépkocsikat igen.

55. Az általam fent kifejtetteknek megfelelően azonban ezen összehasonlítás nem releváns e rendelkezés alkalmazása szempontjából. A regisztrációs adónak valamely más tagállamból behozott használt személygépkocsikra gyakorolt hatását kell inkább összehasonlítani a regisztrációsadó-maradványnak a Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan hasonló használt személygépkocsikra gyakorolt hatásával, amelyekre korábban már kivetették ezt az adót.

56. Ezért az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések átszerkesztését és átfogalmazását javaslom annak érdekében, hogy a közösségi jog hasznos értelmezését lehessen adni a nemzeti bíróság számára.

57. Először is elvben összeegyeztethető-e az EK 90. cikkel a magyar regisztrációs adóhoz hasonló adó a tekintetben, hogy az a más tagállamból behozott használt személygépkocsik magyarországi nyilvántartásba vételét terheli, míg azt a Magyarországon már nyilvántartásba vett használt személygépkocsikra már korábban kivetették volna?

58. Másodsor az első kérdésre adandó választ befolyásolja-e az a körülmény, hogy

26 – A C-213/96. sz. ügyben 1998. április 2-án hozott ítélet (EBHT 1998., I-1777. o.) 30. pontja.

az adó összegét – a gépjármű értékétől függetlenül – kizárólag a gépjármű műszaki tulajdonságai és környezetvédelmi osztályba sorolása határozza meg?

annál magasabb környezetvédelmi besorolású, az 1600 és 1800 cm³ közötti hengerűrtartalmú Otto-motoros, illetve az 1700 és 2000 cm³ közötti hengerűrtartalmú dízelmotoros személygépkocsik adóterhének. Ugyanígy az összehasonlításban ugyanazon értékcsökkenési jellemzővel rendelkező személygépkocsiknak kell szerepelniük, amely eltérhet típus, kor, futott kilométer, stb. alapján.

Elvi összeegyeztethetőség

59. Számomra úgy tűnik, hogy a Bíróságnak az eddigi vonatkozó ítélkezési gyakorlatában²⁷ elfogadott megközelítéséből elkerülhetetlenül az a következtetés adódik, hogy az adó meghatározásának módja, mivel figyelmen kívül hagyja az értékcsökkenést a más tagállamokból behozott használt személygépkocsikra vonatkozó regisztrációs adó összegének kiszámítása során, hátrányos megkülönböztetést valósít meg e személygépkocsikkal szemben a Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan hasonló, használt személygépkocsikhoz képest, amelyekre korábban már kivetették ezt az adót.

60. E megállapításhoz az szükséges, hogy a magyarországi forgalomba helyezés kivételével minden lényeges szempontból hasonló személygépkocsikat hasonlítsunk össze. A regisztrációs adót meghatározott szempontok, így a motortípus és a hengerűrtartalom, valamint a környezetvédelmi osztályba sorolás alapján vetik ki. A Nádasi Ákos terhére megállapított adó így megfelelt az 5-ös vagy

61. E tényezőket figyelembe véve azon új személygépkocsi, amely után 2004 májusában Magyarországon megfizették az adót, 2005 decemberére²⁸ elveszítette értékének jelentős részét – tegyük fel 30%-át –, így az az eredeti árának 70%-áért értékesíthető, amely ár a meghajtás típusa, a hengerűrtartalom és a környezetvédelmi besorolás szerint meghatározott csoportra vonatkozó regisztrációs adó 70%-os hányadát tartalmazza. Azonban e csoportban 100%-os regisztrációs adó terheli a valamely másik tagállamban vásárolt, és 2005 decemberében Magyarországon nyilvántartásba vett ugyanilyen típusú, korú, valamint a futott kilométert és egyéb jellemzőit tekintve is azonos személygépkocsit. Ily módon magasabb adó sújtja a behozott használt személygépkocsikat, mint a Magyarországon már nyilvántartásba vett olyan hasonló személygépkocsikat, amelyekre korábban már kivetették ezt az adót.

27 – A 4. és az azt követő pontokban összefoglaltak szerint.

28 – A regisztrációs adó és az adócsökkentési tábla bevezetése közötti időszakot példaként véve.

62. A Bíróság ítélkezési gyakorlatából világosan kitűnik, hogy ez a helyzet elvben ellentétes az EK 90. cikk első bekezdéssel.

szóló tanácsi irányelvre vonatkozó bizottsági javaslatra³⁰ és a Bíróság által az Outo-kumpu-ügyben hozott ítéletben³¹ kimondottakra, miszerint az EK 90. cikkel nem ellentétes, ha valamely (az adott ügyben a villamosenergiára kivetett) belső adó mértéke az alkalmazott gyártási eljárás és a használt alapanyagok függvényében változik, feltéve, hogy a különbségtétel környezetvédelmi megfontolásokon alapul.

Az adó alapja

63. A magyar és a lengyel kormány hangsúlyozza, hogy a magyar regisztrációs adó lényegében környezetvédelmi adó, amennyiben annak összege kizárólag a motor típusától, hengerűrtartalmától és környezetvédelmi besorolásától függ. Amint arra rámutatnak, az Európai Közösségek egyik, az EK 2. cikkben rögzített alapvető célja a „környezetminőség magas szintű védelme és fejlesztése”.

65. Mindkét kormány tehát nem pusztán azt állítja, hogy a regisztrációs adó összeegyeztethető a közösségi joggal, hanem azt is, hogy a Bíróság kedvezőtlen ítélete akadályozná a tagállamokat a Szerződés és a közösségi intézmények által kitűzött célok megvalósításában.

64. Lengyelország egyaránt hivatkozik az elhasználdott járművekről szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre²⁹, a személygépkocsik adóztatásáról

66. Ezzel nem értek egyet. Az EK 90. cikk célja az olyan belső adók tiltása, amelyek – az egyéb körülmények azonossága mellett – hasonló belföldi termékeknel súlyosabban terhelik a más tagállamokból származó termékeket. Valamely adó nem lehet kivétel e tilalom alól pusztán azért, mert a bevételek növelésére vonatkozó elsődleges célján túl környezetbarát termékek vagy szokások támogatására irányul. Ellenkezőleg, ha az

29 – A 2000. szeptember 18-i irányelv (HL 2000. L 269. 34. o.; magyar nyelvű különkiadás: 15. fejezet, 5. kötet, 224. o.).

30 – COM(2005) 261 végleges, 2005. július 5.

31 – Az ítélet (hivatkozás a 26. lábjegyzetben) 31. pontja.

adó ilyen célt szolgál, azt oly módon kell megvalósítania, amely nem terheli kevésbé a belföldi termékeket a más tagállamokból behozott termékeknél.

tása során? Felvethető, hogy e követelmény ellentétes a tagállamok szabadságával, amennyiben az az adó összegét szükségszerűen a személygépkocsi árához köti.

67. A Bíróság ítélkezési gyakorlatából ugyanis világosan kitűnik, hogy a jelen ügy tárgyát képező regisztrációs adóval egyértelmű hasonlóságot mutató, a Nunes Tadeu- és Gomes Valente-ügyekben³² felmerülthöz hasonló adó ellentétes az EK 90. cikkel, és a Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítéletben³³ előadottakhoz hasonló környezetvédelmi szempontoknak oly módon kell eleget tenni, hogy az ne eredményezzen a más tagállamokból származó termékekkel szembeni hátrányos megkülönböztetést.

68. Kétségtelen, hogy a tagállamok az általuk a legmegfelelőbbnek tartott környezetvédelmi szempontok alapján elvben szabadon vethetnek ki adót a gépjárművekre, és amennyiben környezetvédelmi célok játszanak szerepet, az adó összege független lehet a gépjármű értékétől. Ha azonban az adó célja és indoka környezetvédelmi jellegű, és független az értéktől, a közösségi jog miatt kívánja meg az értékcsökkenés figyelembevételét a használt személygépkocsik adózta-

69. E nézet azonban nem állja ki az alapos vizsgálat próbáját. A szóban forgó adót csak egyszer, a személygépkocsinak az adott tagállamban történő első forgalomba hozatalakor vetik ki, vagyis az esetek túlnyomó többségében abban az időpontban, illetve nem sokkal azt követően, amikor ezen állam lakosa a gépkocsit megszerezte. A személygépkocsi más tagállamokból származó, versenyhelyzetben lévő termékekre gyakorolt hatásának megvizsgálásakor azt a szempontot kell figyelembe venni, hogy az adó beépül a személygépkocsi értékébe. Más típusú környezetvédelmi célú adók ettől eltérő elbírálás alá eshetnek. Az időszakosan fizetendő adók például nem a személygépkocsi értékének, hanem az azzal kapcsolatos folyó kiadásoknak a részét képezik, aminek következtében nem szükséges ezek értékcsökkenésének a figyelembevétele.

70. Nem a Bíróság feladata annak meghatározása, hogy Magyarország hogyan alakítsa ki a személygépkocsik adóztatásának rendszerét oly módon, hogy eleget tegyen a környezet védelmére vonatkozó szempontjainak, ugyanakkor pedig egyenlő elbánásban is részesítse a Magyarországon már nyilván-
tartásba vett és a valamely másik tagállamból

32 – Lásd a fenti 7. és azt követő, valamint a fenti 14. és azt követő pontokat.

33 – Hivatkozás az 5. lábjegyzetben, lásd különösen a fenti 12. és azt követő pontokat.

történő behozatalukat követően újonnan forgalomba helyezett használt személygépkocsikat.

71. Egyértelmű azonban, hogy a környezetvédelmi megfontolások összeegyeztethetők az egyenlő elbánás követelményével. Ha például Magyarország a személygépkocsik forgalomba hozatala után kivetendő egyfázisú adót vezet be, alkalmazhat a Gomes Valente-ügyben hozott ítéletben³⁴ említett, előre meghatározott adótáblához hasonló rendszert, szükség esetén kiegészítve ezt a Tulliasiamies-ügyben hozott ítéletben³⁵ említett kifogás és egyéni adómegállapítás intézményeivel. Vagy pedig lehetővé kell tenni valamennyi tagállam számára, hogy a személygépkocsik adóztatásáról szóló tanácsi irányelvre vonatkozó bizottsági javaslatban³⁶ kifejtetteknek megfelelően (függetlenül attól, hogy a javaslat elfogadásra kerül-e, vagy sem) olyan rendszert fogadjon el, amely kizárólag valamely éves forgalomban tartási adón alapul.

Az ítélet időbeli hatályának korlátozása

72. Végül a lengyel kormány írásbeli észrevételeiben azt kéri a Bíróságtól, hogy korlátozza az ítélet időbeli hatályát arra az esetre,

ha ítéletében megállapítaná a szóban forgó regisztrációs adóhoz hasonló adónak az EK 90. cikk első bekezdésével való összeegyeztethetlenségét. Magyarország hasonló kérelmet adott elő a tárgyaláson.

73. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint azon értelmezés, amelyet a Bíróság valamely közösségi jogszabályra vonatkozóan kifejt, megmagyarázza és – szükség esetén – pontosítja e szabály jelentését és terjedelmét, amely szerint azt a hatálybalépésének időpontjától értelmezni és alkalmazni kell, illetőleg értelmezni és alkalmazni kellett volna. Az így értelmezett szabályt a bíróságok alkalmazhatják, és azt alkalmazniuk kell az értelmezés iránti kérelemről határozó ítélet előtt keletkezett és létrejött jogviszonyokra is.³⁷

74. A Bíróság újabban a következőképpen fejtette ki az ítélet időbeli hatályának korlátozására vonatkozó gyakorlatát.

„A Bíróság csak kivételesen, a közösségi jogrendhez szorosan hozzátartozó jogbiztonság általános elvének alkalmazása útján

34 – Lásd a fenti 15. pontot.

35 – Lásd a fenti 19. pontot.

36 – A fenti 30. lábjegyzetben hivatkozott javaslat.

37 – Lásd például a C-402/03. sz. Skov-ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-199. o.) 50. pontját.

korlátozhatja bármely érdekelt lehetőségét arra, hogy a Bíróság által értelmezett rendelkezésre a jóhiszeműen létrejött jogviszonyok vitatása céljából hivatkozzék [...].

Ezenkívül az állandó ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem nyomán hozott ítélet alapján valamely tagállamot érintő pénzügyi következmények önmagukban nem indokolják az ítélet joghatásainak időbeli korlátozását [...].

A Bíróság ezt a megoldást csak világosan meghatározott körülmények között alkalmazta, abban az esetben, amikor egyrészt az érvényes és hatályos szabályozás alapján jóhiszeműen létrejött jogviszonyok magas száma miatt súlyos gazdasági következmények felmerülésének kockázata állt fenn, másrészt pedig úgy tűnt, hogy a magánszemélyeket és a nemzeti hatóságokat a közösségi rendelkezések hatályát illető objektív és jelentős bizonytalanság a közösségi szabályozásnak meg nem felelő magatartásra indította, és amely bizonytalansághoz esetleg maguk a tagállamok vagy az Európai Közösségek Bizottságának magatartása is hozzájárult [...].”³⁸

38 – A C-423/04. sz. Richards-ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-3585) 40–42. cikke.

75. A kérelem jelen ügyben történő teljesítéséhez tehát az szükséges, hogy teljesüljön a „jóhiszeműségre” vonatkozó feltétel.

76. Magyarország a tárgyaláson azt állította, hogy 2004. május 1-je és 2005. december 31-e között több mint 80 000 más tagállamból behozott használt személygépkocsi után fizettek jóhiszeműen regisztrációs adót. Előadásában azonban nem tért ki arra, hogy az EK 90. cikk alkalmazását illetően objektíve jelentős bizonytalanság³⁹ áll fenn, illetve hogy a tagállamok vagy a Bizottság bármilyen magatartásából fakadóan azt hihette, hogy e bizonytalanság fennállt. Meggyőződésem tehát, hogy az első feltétel nem teljesül.

77. Az érintett tagállam számára súlyos gazdasági következmények felmerülésének kockázatára vonatkozó második feltételt illetően a magyar kormány a tárgyaláson előadott számításában 29 milliárd HUF-ra becsülte (116 millió EUR) a más tagállamokból behozott használt személygépkocsik

39 – Lásd a C-228/05. sz. Stradasfälti-ügyre vonatkozó, 2006. június 22-i indítványom 87–89. pontját, amelyben kétségeimet fogalmaztam meg e feltétel legpontosabb megfogalmazását illetően.

utáni regisztrációs adóból származó összes bevételt, amely állítása szerint az éves költségvetés 0,6%-ának felel meg. Elismerte azonban, hogy nem e teljes összeget, hanem az értékcsökkenés figyelembevételéből eredő túladóztatásnak megfelelő hányadot kellene visszafizetni. Rámutatott azonban a jelentős számú egyedi ügy elbírálása és különösen a visszatérítésre jogosultak meghatározása következtében felmerülő igazgatási költségekre.

79. Az sem feltételezhető, hogy az egyes ügyekben fizetendő összeg megállapítása túlságosan nagy igazgatási terhet jelentene. Elvben elegendő a megfelelő szempontokon alapuló, előre meghatározott adótáblázat rendszerének bevezetése, kiegészítve azt a kifogás és az egyéni adómegállapítás intézményeivel.⁴⁰

80. Következésképpen úgy gondolom, hogy Magyarország tekintetében nem állapítható meg a súlyos gazdasági következmények felmerülésének kockázata, és a jelen ügyben nem látom indokoltnak az ítélet időbeli hatályának korlátozását.

78. Az általam javasolt ítélet pénzügyi következményeként az adót vissza kell majd fizetni. Azonban ez önmagában fő szabály szerint nem indokolja az ítélet időbeli hatályának korlátozását. Nem hiszem továbbá, hogy a visszatérítést olyan súlyos gazdasági következménynek lehetne tekinteni, amely igazolhat ilyen korlátozást. A szóban forgó összeg valójában valószínűleg számottevően kevesebb, mint az említett költségvetési bevétel 0,6%-a. A visszatérítésnek kizárólag a túladóztatásnak megfelelő hányadra kell vonatkoznia, és a magyar kormány aggodalmaival ellentétben a közösségi jog nem írhatja elő valamely tagállam számára, hogy kutassa fel az összes túladóztatott személyt, hanem pusztán azt, hogy térítse vissza a többletet azok számára, akik azt igénylik.

81. Végül megemlíteném, hogy meglepetésemre nem a magyar, hanem a lengyel kormány vetette fel ezt a kérdést a jelen ügyben. Mivel az időbeli hatály korlátozásának az adott érintett tagállamban irányadó helyzet – a jóhiszeműség és a súlyos nehézségek kockázatának fennállása – vizsgálatán kell alapulnia, úgy gondolom, hogy elvi okokból nem lenne kívánatos, ha a korlátozást pusztán valamely másik tagállam kérelmére rendelnék el.

40 – Lásd a Gomes Valente- és a Tulliasiamies-ügyre történő hivatkozást a fenti 71. pontban.

Véggövetkeztetések

82. Valamennyi fenti megfontolásra tekintettel nézetem szerint a Bíróságnak a következő válaszokat kell adnia a Hajdú-Bihar Megyei Bíróság által előzetes döntéshozatal céljából előterjesztett kérdésekre:

- 1) Annak megállapítása végett, hogy a tagállamban történő első forgalomba helyezésük alkalmával a személygépkocsikra kivetett adó – amennyiben az a használt személygépkocsikra vonatkozik – összeegyeztethető-e az EK 90. cikk első bekezdésével, ezen adónak a másik tagállamból nemrégiben behozott ilyen személygépkocsik árára gyakorolt hatását azzal a hatással kell összevetni, amelyet a maradványadó az első tagállamban már forgalomba helyezett, ugyanezen adóval korábban terhelt, hasonló használt személygépkocsik árára gyakorol. Az adó bevezetése előtt a tagállamban már forgalomba helyezett használt személygépkocsikkal történő összehasonlítás itt irreleváns.
- 2) Amennyiben a tagállamban történő első forgalomba helyezésük alkalmával a személygépkocsikra kivetett adót, amelynek összegét a személygépkocsi tényleges értékcsökkenésének figyelmen kívül hagyásával számítják ki, úgy alkalmazzák a más tagállamokból behozott ilyen személygépkocsikra, hogy az meghaladja a nemzeti területen már nyilvántartásba vett hasonló használt személygépkocsik értékének maradványadó-tartalmát, ez az adó – az adótöbblet mértékében – összeegyeztethetetlen az EK 90. cikk első bekezdésével.
- 3) Az összeegyeztethetlenséget nem befolyásolja az a körülmény, hogy a szóban forgó adó környezetvédelmi célra irányul, illetve hogy azt kizárólag a környezetvédelem objektív szempontjai alapján vetik ki.