

Downloaded via the EU tax law app / web

Sprawy połączone C-290/05 i C-333/05

Ákos Nádasi

przeciwko

Vám- és Pénzügyéség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

i

Ilona Németh

przeciwko

Vám- és Pénzügyéség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága

(wnioski o wydanie orzecze w trybie prejudycjalnym złożone przez Hajdú-Bihar Megyei Bíróság i Bács-Kiskun Megyei Bíróság)

Podatki wewn?trzne – Op?ata rejestracyjna od pojazdów silnikowych – U?ywane pojazdy silnikowe – Przywóz

Opinia rzecznika generalnego E. Sharpston przedstawiona w dniu 13 lipca 2006 r.

Wyrok Trybunału (pierwsza izba) z dnia 5 października 2006 r.

Streszczenie wyroku

1. *Postanowienia podatkowe – Podatki wewn?trzne*

(art. 23 WE, 25 WE i 90 WE)

2. *Postanowienia podatkowe – Podatki wewn?trzne*

(art. 90 akapit pierwszy WE)

3. *Postanowienia podatkowe – Harmonizacja ustawodawstw – Podatki obrotowe – Wspólny system podatku od warto?ci dodanej – Zakaz poboru innych podatków krajowych, które mog? by? uznane za podatki obrotowe*

(dyrektywa Rady 77/388, art. 33)

1. Op?ata rejestracyjna od pojazdów silnikowych pobierana w celu ich dopuszczenia do ruchu na terytorium pa?stwa cz?onkowskiego, która nie jest nakładana na samochody osobowe w zwi?zku z przekroczeniem przez nie granicy, nie stanowi c?a przywozowego ani op?aty o skutku równoważnym w rozumieniu art. 23 WE i 25 WE, lecz jest cz?ci? ogólnego wewn?trznego systemu opodatkowania towarów i w zwi?zku z tym powinna by? poddana ocenie w ?wietle art. 90 WE.

(por. pkt 41, 42 oraz pkt 1 sentencji)

2. Artyku? 90 akapit pierwszy WE nale?y interpretowa? w ten sposób, ?e sprzeciwia si? on

opłacie rejestracyjnej od pojazdów silnikowych pobieranej w celu ich dopuszczenia do ruchu na terytorium państwa czonkowskiego, o ile opłata ta jest pobierana od samochodów używanych w związku z ich pierwszym dopuszczeniem do ruchu na terytorium tego państwa i jej wysokość zależy wyjątkowo od parametrów technicznych samochodu (typ silnika, pojemność) i klasyfikacji ze względów ochrony środowiska oraz w jakaden sposób nie uwzględnia utraty wartości samochodu, co w przypadku jej zastosowania do samochodów używanych przywiezionych z innych państw czonkowskich prowadzi do tego, że przewyższa ona opłatę rejestracyjną zawartą w wartości rezydualnej podobnych samochodów używanych, które zostały już zarejestrowane w państwie czonkowskim przywozu.

(por. pkt 57 oraz pkt 2 sentencji)

3. Artykuł 33 szóstej dyrektywy 77/388 w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw czonkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych, który zezwala im na utrzymywanie lub wprowadzanie pod pewnymi warunkami podatków, które nie mogą być uznane za podatki obrotowe, nie sprzeciwia się poborowi opłaty rejestracyjnej od pojazdów silnikowych pobieranej w celu ich dopuszczenia do ruchu na terytorium państwa czonkowskiego, o ile podstawy wymiaru tej opłaty nie stanowi obrót i o ile w obrocie pomiędzy państwami czonkowskimi nie skutkuje ona formalnościami związanymi z przekraczaniem granicy.

(por. pkt 60 oraz pkt 3 sentencji)

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 5 października 2006 r. (*)

Podatki wewnętrzne – Opłata rejestracyjna od pojazdów silnikowych – Używane pojazdy silnikowe – Przywóz

W sprawach połączonych C-290/05 i C-333/05

mających za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożone przez Hajdú-Bihar Megyei Bíróság i Bács-Kiskun Megyei Bíróság (Węgry) postanowieniami z dnia 3 marca i 12 lipca 2005 r., które wpłynęły do Trybunału odpowiednio w dniach 19 lipca i 14 września 2005 r., w postępowaniach

Ákos Nádasi (sprawa C-290/05)

przeciwko

Vám- és Pénzügyéség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága,

oraz

Ilona Németh (sprawa C-333/05)

przeciwko

Vám- és Pénzügyéség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága,

TRYBUNA? (pierwsza izba),

w sk?adzie: P. Jann, prezes izby, N. Colneric (sprawozdawca), J.N. Cunha Rodrigues, M. Ileš? i E. Levits, s?dziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,

sekretarz: B. Fülöp, administrator,

uwzgl?dniaj?c procedur? pisemn? i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 1 czerwca 2006 r. (sprawa C?290/05),

rozwa?ywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu A. Nádásdiego przez Z. Lampégo, ügyvéd,
- w imieniu I. Németh przez I. Szabadosa, ügyvéd,
- w imieniu rz?du w?gierskiego przez P. Gottfrieda (sprawy C?290/05 i C?333/05) oraz przez R. Somssich i A. Müller (sprawa C?290/05), dzia?aj?cych w charakterze pe?nomocników,
- w imieniu rz?du polskiego przez J. Pietrasa, dzia?aj?cego w charakterze pe?nomocnika,
- w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez R. Lyala i K. Riczné-Talabér, dzia?aj?cych w charakterze pe?nomocników,

po zapoznaniu si? z opini? rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 13 lipca 2006 r.,

wydaje nast?puj?cy

Wyrok

1 Wnioski o wydanie orzecze? w trybie prejudycjalnym dotycz? wyk?adni art. 23 WE, 25 WE, 28 WE i 90 WE oraz art. 33 szóstej dyrektywy 77/388/EWG Rady z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw pa?stw cz?onkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych — wspólny system podatku od warto?ci dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku (Dz.U. L 145, str. 1), zmienionej dyrektyw? Rady 91/680/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. (Dz.U. L 376, str. 1, zwanej dalej: „szóst? dyrektyw?”).

2 Pytania te zosta?y przedstawione w ramach dwóch post?powa? wszcz?tych przez A. Nádásdiego i I. Németh odpowiednio przeciwko Vám- és Pénzügyéség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága (organ celno-skarbowy dla regionu d'Észak-Alföld) i Vám- és PénzügyéségDél-Alföldi Regionális Parancsnoksága (organ celno-skarbowy dla regionu Dél-Alföld) dotycz?cych op?aty rejestracyjnej, która zosta?a na nich na?o?ona w zwi?zku z rejestracj? na W?grzech u?ywanych pojazdów silnikowych nabytych w Niemczech.

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

3 Artyku? 23 WE stanowi:

„1. Podstaw? Wspólnoty jest unia celna, która rozci?ga si? na ca?? wymian? towarow? i obejmuje zakaz ce? przywozowych i wywozowych mi?dzy pa?stwami cz?onkowskimi oraz wszelkich op?at o skutku równowa?nym, jak równie? przyj?cie wspólnej taryfy celnej w stosunkach z pa?stwami trzecimi.

2. Postanowienia artyku?u 25 i rozdzia?u 2 niniejszego tytu?u stosuj? si? do produktów pochodz?cych z pa?stw cz?onkowskich oraz do produktów pochodz?cych z pa?stw trzecich, je?eli znajduj? si? one w swobodnym obrocie w pa?stwach cz?onkowskich”.

4 Artyku? 25 WE stanowi:

„C?a przywzowe i wywzowe lub op?aty o skutku równowa?nym s? zakazane mi?dzy pa?stwami cz?onkowskimi. Zakaz ten stosuje si? równie? do ce? o charakterze fiskalnym”.

5 Artyku? 90 WE ma nast?puj?ce brzmienie:

„?adne pa?stwo cz?onkowskie nie nak?ada bezpo?rednio lub po?rednio na produkty innych pa?stw cz?onkowskich podatków wewn?trznych jakiegokolwiek rodzaju wy?szych od tych, które nak?ada bezpo?rednio lub po?rednio na podobne produkty krajowe.

Ponadto ?adne pa?stwo cz?onkowskie nie nak?ada na produkty innych pa?stw cz?onkowskich podatków wewn?trznych, które po?rednio chroni? inne produkty”.

6 Artyku? 33 szóstej dyrektywy stanowi:

„1. Bez uszczerbku dla innych przepisów prawa wspólnotowego, w szczególno?ci obowi?zuj?cych przepisów Wspólnoty dotycz?cych ogólnego systemu przechowywania, transportu i monitorowania produktów podlegaj?cych akcyzie, niniejsza dyrektywa nie zabrania ?adnemu pa?stwu cz?onkowskiemu utrzymywania lub wprowadzania podatków od umów ubezpieczenia, podatków od gier i zak?adów, podatków akcyzowych, op?at skarbowych oraz, ogólnie, jakichkolwiek podatków, ce? lub op?at, które nie mog? by? uznane za podatki obrotowe, pod warunkiem jednak?e, ?e te podatki, c?a i op?aty nie prowadz? w handlu mi?dzy pa?stwami cz?onkowskimi do powstawania formalno?ci zwi?zanych z przekraczaniem granicy.

2. Wszelkie odniesienia w niniejszej dyrektywie do wyrobów podlegaj?cych akcyzie stosuj? si? do nast?puj?cych produktów, w rozumieniu obowi?zuj?cych przepisów prawa wspólnotowego:

- oleje mineralne,
- alkohol i napoje alkoholowe,
- wyroby tytoniowe”.

Uregulowania w?gierskie

7 Ustawa nr CX z 2003 r. o op?acie rejestracyjnej (a regisztrációs adórol szóló 2003. évi CX. törvény, zwana dalej „ustaw? o op?acie rejestracyjnej”) stanowi:

„Artyku? 1

1. Op?ata rejestracyjna (zwana dalej »op?at?«) jest pobierana od ka?dego samochodu osobowego lub autokarawanu (zwanym dalej »samochodem osobowym«) przeznaczonego do

dopuszczenia do ruchu pojazdów na terytorium Republiki Węgierskiej (zwanym dalej »terytorium krajowym«).

[...]

Artykuł 2

1. Dopuszczenie do ruchu wymaga dokonania pierwszej rejestracji danego samochodu osobowego na terytorium krajowym (w przypadku zmiany przeznaczenia pojazdu – rejestracji tej zmiany) i wpisu tych informacji w dowodzie rejestracyjnym [...]

[...]

8. Przywóz: przywóz pojazdu lub jego wprowadzenie na terytorium krajowe w inny sposób z terytorium nienależącego do Wspólnoty Europejskiej (zwanej dalej »Wspólnotą«).

[...]

Artykuł 3

[...]

2. Zobowiązane do uiszczenia opłaty – z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 4 – wszystkie osoby fizyczne i prawne oraz wszelkie podmioty pozbawione osobowości prawnej, będące posiadaczami dokumentu stwierdzającego nabycie tytułu własności.

[...]

4. Jeżeli dopuszczenie do ruchu następuje bezpośrednio po dokonaniu przywozu samochodu osobowego, opłata jest pobierana od przywoźcego.

[...]

Artykuł 6

1. Obowiązek uiszczenia opłaty powstaje:

- a) w przypadku dopuszczenia do ruchu na terytorium krajowym samochodu osobowego – z chwilą nabycia prawa własności,
- b) w przypadku zmiany przeznaczenia samochodu osobowego – w dniu dokonania tej zmiany.

[...]

Artykuł 8

1. Wysokość opłaty jest określona w załączniku do niniejszej ustawy w zależności od różnych kategorii samochodów osobowych.

2. W przypadku zmiany przeznaczenia samochodu osobowego wysokość opłaty podlegającej zapłacie jest określona w momencie dopuszczenia go do ruchu jako różnica pomiędzy opłatą, jaka przypadałaby od samochodu przed zmianą jego przeznaczenia, a opłatą, jaka przypadałaby po jej dokonaniu.

3. Zobowiązany do zapłaty uiszcza opłatę na rzecz właściwego organu, jeżeli różnica

stanowi warto?? pozytywn?.

[...]

Artyku? 13

1. Organ skarbowy zwraca op?at? b?d? na wniosek p?atnika zalicza j? na poczet zaliczki, je?eli zobowi?zany do uiszczenia zaliczki dokona? wywozu samochodu z terytorium krajowego.

[...]

Artyku? 15

Klasyfikacja samochodu ze wzgl?dów ochrony ?rodowiska jest dokonywane na podstawie pkt II za??cznika 5 do rozporz?dzenia KöHÉM nr 6/1990 (IV. 12.) w sprawie wymogów technicznych dopuszczenia i uczestniczenia w ruchu drogowym pojazdów, obowi?zuj?cego od dnia 30 sierpnia 2003 r.

[...].

8 Za??cznik do ustawy o op?acie rejestracyjnej okre?la ró?ne stawki op?aty w zale?no?ci od norm emisji, rodzaju paliwa nap?dowego i pojemno?ci silnika. Kwoty te s? okre?lane na podstawie tabeli i nie ulegaj? zmianom, niezale?nie od tego czy chodzi o samochód nowy, czy u?ywany.

9 Artyku? 16 ustawy o op?acie rejestracyjnej zmieni? przepisy ustawy nr I z 1988 r. o ruchu na drogach publicznych (a közúti közlekedésr?l szóló 1988. évi I. törvény, zwanej dalej „ustaw? o ruchu drogowym”).

10 Zgodnie z art. 5 ust. 4 ustawy o ruchu drogowym w brzmieniu zmienionym przez ustaw? o op?acie rejestracyjnej:

„Wszystkie pojazdy dopuszczone do ruchu i zarejestrowane przez w?a?ciwy organ innego pa?stwa mog? uczestniczy? w ruchu drogowym na terytorium krajowym na warunkach okre?lonych przez przepisy szczególne”.

11 Zgodnie z art. 23 ustawy o ruchu drogowym:

„1. Pojazd mo?e zosta? dopuszczony do ruchu – po przeprowadzeniu bada? okre?lonych w ust. 3 – je?eli w?a?ciciel przedstawi? w ramach post?powania administracyjnego dowód nabycia przez niego prawa w?asno?ci, dowód zawarcia przez niego umowy ubezpieczenia od odpowiedzialno?ci cywilnej kierowcy i uiszczenia op?aty rejestracyjnej przewidzianej przez przepisy szczególne.

2. Dopuszczenie pojazdu do ruchu wymaga wydania przez organ administracyjny tablic rejestracyjnych i dowodu rejestracyjnego oraz wpisu do krajowego rejestru pojazdów.

[...]

6. Krajowy u?ytkownik pojazdu posiadaj?cego zagraniczne tablice rejestracyjne i przeznaczonego do wykorzystywania na terytorium krajowym wszczyna procedur? dopuszczenia do ruchu pojazdu najpó?niej trzydziestego dnia od dnia nabycia przez niego pojazdu wzgl?dnie od dnia przywozu”.

12 Artyku? 47 lit. t) ustawy o ruchu drogowym definiuje poj?cie „krajowego u?ytkownika pojazdu” jako:

„u?ytkownika, który ma sta?e b?d? zwyk?e miejsce zamieszkania, wzgl?dnie siedzib?, na terytorium Republiki W?gierskiej”.

13 W dniu 1 lutego 2004 r., równolegle z wej?ciem w ?ycie ustawy o op?acie rejestracyjnej, uchylona zosta?a ustawa nr LXXVIII z 1991 r. o podatku konsumpcyjnym (a fogyasztási adóról szóló 1991. évi LXXVIII. törvény), która ustanowi?a podatek obrotowy od cen pewnych towarów, a wśród nich równie? samochodów, i do którego zap?aty na rzecz bud?etu krajowego zobowi?zani byli z jednej strony producenci tych wyrobów i, z drugiej strony, w przypadku wyrobów sprowadzanych z zagranicy, d?u?nicy celni. Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy o podatku konsumpcyjnym podatek ten nie by? pobierany, w przypadku gdy na rynek krajowy wprowadzane by?y wyroby u?ywane, w szczególno?ci samochody.

Post?powanie przed s?dem krajowym i pytania prejudycjalne

Sprawa C?290/05

14 W dniu 2 maja 2004 r. A. Nádasdi zakupi? w Niemczech u?ywany samochód osobowy za cen? 6000 EUR i w dniu 13 maja 2004 r. wyst?pi? do Debreceni F?vámhivatal (g?ówny urz?d celny w Debreczynie) o dokonanie wymiaru op?aty rejestracyjnej.

15 Decyzj? z dnia 14 maja 2004 r. organ ten na?o?y? na skar??cego op?at? rejestracyjn? w wysoko?ci 150 000 HUF, któr? skar??cy ui?ci? tego samego dnia. Organ ten wyda? potwierdzenie dokonania zap?aty przez d?u?nika nosz?ce dat? 14 maja 2004 r.

16 Nast?pnie w ramach uprawnie? kontrolnych Vám- és Pénzügy?rség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága zmieni? decyzj? nr 8074/2004 z dnia 11 listopada 2004 r. decyzj? wydan? przez Debreceni F?vámhivatal, okre?laj?c kwot? op?aty rejestracyjnej nale?nej od A. Nádasdiego na kwot? 390 000 HUF i wezwa? go do zap?aty ró?nicy w wysoko?ci 240 000 HUF najpó?niej w terminie 15 dni po uprawomocnieniu si? tej decyzji.

17 Zgodnie z uzasadnieniem decyzji nr 8074/2004 kwota op?aty rejestracyjnej zosta?a podwy?szona w zwi?zku z przyj?ciem ustawy nr XII z 2004 r. zmieniaj?cej ustaw? nr CX z 2003 r. o op?acie rejestracyjnej (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény módosításáról rendelke? 2004. évi XII. törvény), która wesz?a w ?ycie w dniu 14 maja 2004 r. Nowe taryfy s? stosowane, je?eli potwierdzenie dokonania zap?aty tej op?aty zosta?o wydane po wej?ciu w ?ycie ustawy nr XII z 2004 r.

18 A. Nádasdi wniós? skarg? do s?du krajowego, wnosz?c w niej o poddanie decyzji nr 8074/2004 kontroli s?dowej.

19 W tych okoliczno?ciach Hajdú-Bihar Megyei Bíróság postanowi? zawiesi? post?powanie i zwróci? si? do Trybuna?u z nast?puj?cymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy pa?stwa cz?onkowskie mog?, niezale?nie od art. 90 akapit pierwszy WE, utrzyma? op?at? od samochodów u?ywanych pochodz?cych z innych pa?stw cz?onkowskich, która w ogóle nie uwzgl?dnia warto?ci pojazdu, a jej wysoko?? zale?y wy??cznie od parametrów technicznych samochodu (typ silnika, pojemno??) i jego klasyfikacji ze wzgl?dów ochrony ?rodowiska?

2. W przypadku odpowiedzi twierd?cej na pytanie pierwsze: czy w odniesieniu do importowanych samochodów u?ywanych stosowana w niniejszym post?powaniu ustawa nr CX z

2003 r. o opłacie rejestracyjnej od pojazdów silnikowych jest zgodna z art. 90 akapit pierwszy WE, jeżeli w odniesieniu do samochodów, które zostały dopuszczone do ruchu na Węgrzech przed jej wejściem w życie, wspomniana opłata nie była wymagana”.

Sprawa C-333/05

20 I. Németh zakupił w Niemczech używany samochód osobowy i w dniu 28 grudnia 2004 r. wszczął przed Kecskeméti Fővármihatal (główna dyrekcja celna w Kecskemét) procedurę mającą na celu określenie wymiaru opłaty rejestracyjnej. Zgodnie z rozporządzeniem KöHÉM nr 6/1990, rozporządzeniem ministra transportu, komunikacji i konstrukcji, Bács-Kiskun Megyei Közlekedési Felügyelet (inspekcja ruchu drogowego w regionie Bács-Kiskun) zaklasyfikował ten samochód ze względu na ochronę środowiska do kategorii nr 7.

21 Kecskeméti Fővármihatal określił wysokość opłaty rejestracyjnej na kwotę 390 000 HUF, biorąc pod uwagę parametry techniczne oraz klasyfikację samochodu ze względu na ochronę środowiska.

22 I. Németh wniosł od tej decyzji odwołanie, jednakże Vám- és Pénzügyrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága, działający w charakterze organu odwoławczego, utrzymał w mocy decyzję wydaną przez Kecskeméti Fővármihatal.

23 W związku z tym I. Németh wniosł skargę do sądu krajowego, odwołując się od decyzji utrzymanej w mocy decyzji Kecskeméti Fővármihatal. Skarżący uważa, że ustawa o opłacie rejestracyjnej narusza prawo wspólnotowe. Zdaniem skarżycy opłata ta stanowi w istocie cło przywozowe i jako taka jest zakazana we Wspólnocie zgodnie z art. 23 WE i 25 WE. Jednakże w przypadku gdyby opłata ta nie stanowiła cła ani opłaty o skutku równoważnym, zdaniem skarżycy, może być ona uznana za opłatę naruszającą art. 90 i 93 WE bądź też za podatek obrotowy zakazany przez art. 33 szóstej dyrektywy; w związku z tym opłata ta nie może być jej zdaniem stosowana.

24 W tej sytuacji Bács-Kiskun Megyei Bíróság postanowił zawiesić postępowanie i przedłożyć Trybunałowi następujące pytania prejudycjalne:

„1) Czy opłata rejestracyjna ustanowiona w państwie czonkowskim, taka jak węgierska opłata rejestracyjna, może być uważana za cło lub opłatę o skutku równoważnym?

2) Gdyby odpowiedź na pytanie pierwsze była przecząca: czy opłata ustanowiona w państwie czonkowskim, taka jak węgierska opłata rejestracyjna, której uiszczenie jest warunkiem rejestracji i dopuszczenia do ruchu samochodu osobowego, może być uważana za formę podatku importowego?

3) Gdyby odpowiedź na pytanie drugie była przecząca: czy opłata ustanowiona w państwie czonkowskim, taka jak węgierska opłata rejestracyjna, jest zgodna z art. 90 WE i art. 33 [szóstej] dyrektywy [...], czy też jest sprzeczna ze wspólnym systemem [podatku od wartości dodanej]?

4) Czy opłata ustanowiona w państwie czonkowskim, taka jak węgierska opłata rejestracyjna, jest zgodna z prawem wspólnotowym w jego obecnym stanie, jeżeli kwota opłaty rejestracyjnej od nowych i używanych samochodów osobowych jest – pominięwszy klasyfikację pojazdów ze względu na ochronę środowiska – identyczna, jeżeli kwota ta w żaden sposób nie odzwierciedla utraty wartości pojazdów używanych i jest całkowicie niezależna od tego, kiedy pojazd został dopuszczony do ruchu i od jak dawna już znajduje się (zgodnie z prawem) w ruchu”.

Postępowanie przed Trybunałem

25 Zgodnie z art. 104 § 4 zdanie drugie regulaminu, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, Trybunał postawi orzec w sprawie C-333/05 bez przeprowadzania rozprawy.

26 Biorąc pod uwagę powołanie spraw C-290/05 i C-333/05, zgodnie z art. 43 regulaminu, należy położyć te sprawy do wydania wyroku kończącego postępowanie w sprawie.

W przedmiocie dopuszczalności wniosków o wydanie orzeczenia prejudycjalnego

Sprawa C-290/05

27 Rząd włoski uważa, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest niedopuszczalny. Po pierwsze, rząd włoski podnosi, że sąd krajowy powinien być zajmować stanowisko w przedmiocie pytania, czy na skarżonego w postępowaniu przed sądem krajowym powinna zostać nałożona opłata rejestracyjna zgodnie z nowymi stawkami. Rząd włoski podkreśla, że w tym przypadku chodzi w istocie o kwestię dotyczącą prawa krajowego. Rząd włoski zauważa również, że postanowienie sądu krajowego nie wskazuje, z jakich powodów wykądnia prawa wspólnotowego, o które wniesiono, ma wpływ na wynik sporu. Sformułowane przez sąd krajowy pytania prejudycjalne są hipotetyczne. Po drugie, rząd ten podnosi, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym nie przedstawia w dostateczny sposób szczegółów uregulowania krajowego znajdującego zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

28 W tym kontekście należy przypomnieć, że postępowanie, o którym mowa w art. 234 WE, jest oparte na całościowym rozdziale zadań sądów krajowych i Trybunału. Do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i na którym spoczywa odpowiedzialność za przyszły wyrok, należy, przy uwzględnieniu okoliczności konkretnej sprawy, zarówno ocena, czy dla wydania wyroku jest niezbędne uzyskanie orzeczenia prejudycjalnego, jak również ocena znaczenia dla sprawy pytania, które zadaje Trybunałowi. W konsekwencji, jeżeli postawione pytania dotyczą wykądni prawa wspólnotowego, Trybunał jest co do zasady zobowiązany do wydania orzeczenia (zob. w szczególności wyrok z dnia 11 lipca 2006 r. w sprawie C-13/05 Chacón Navas, Zb.Orz. str. I-6467, pkt 32 i cytowane tam orzecznictwo).

29 Jednakże Trybunał wskazał jednocześnie, iż w szczególnych okolicznościach do niego należy zbadać, czy jest właściwy w sprawie, jaka jest mu przekazywana przez sąd krajowy. Odmowa wydania orzeczenia w przedmiocie pytania prejudycjalnego skierowanego przez sąd krajowy jest dopuszczalna jedynie wówczas, gdy wykądnia prawa wspólnotowego, o które zwraca się sąd krajowy, pozostaje w sposób oczywisty bez związku ze stanem faktycznym czy przedmiotem postępowania przed sądem krajowym, gdy problem ma charakter hipotetyczny lub gdy Trybunał nie dysponuje informacjami co do okoliczności faktycznych i prawnych niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na pytania, które zostały mu przedstawione (ww. wyrok w sprawie Chacón Navas, pkt 33 i cytowane tam orzecznictwo).

30 Konieczność dokonania takiej wykądni prawa wspólnotowego, która będzie użyteczna dla sądu krajowego, nakłada na niego obowiązek zakreślenia ram faktycznych i prawnych, w które wpisują się przedstawione przez niego pytania lub przynajmniej wyjaśnienia stanów faktycznych, na których pytania te są oparte (zob. wyroki z dnia 11 września 2003 r. w sprawie C-207/01 Altair Chimica, Rec. str. I-8875, pkt 24 i z dnia 12 kwietnia 2005 r. w sprawie C-145/03 Keller, Zb.Orz. str. I-2529, pkt 29).

31 W niniejszej sprawie należy stwierdzić, że Trybunał dysponuje wystarczającymi informacjami, aby móc udzielić użytecznej odpowiedzi na pytania przedstawione przez sąd

krajowy, tak że nie ma on potrzeby uzyskania bardziej szczegółowych informacji dotyczących uregulowania krajowego znajdującego zastosowanie w sprawie zawiszej przed sądem krajowym.

32 Jeżeli chodzi o powody, dla których pytania zostały przedstawione, sąd krajowy wskazuje, że chociaż A. Nádásdi nie podnosi, że ustawa o opłacie rejestracyjnej narusza prawo wspólnotowe, sąd ten uważa, że w odniesieniu do używanych samochodów sprowadzanych z zagranicy prawo wspólnotowe należy stosować z urzędu. Z tego wyjaśnienia wynika, że sąd ten rozważa kontrolę zgodności z prawem wspólnotowym decyzji nr 8074/2004, która jest przedmiotem sporu w sprawie zawiszej przed tym sądem krajowym. Nie można zatem twierdzić, że przedłożone pytania mają charakter hipotetyczny.

33 W konsekwencji należy stwierdzić, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest dopuszczalny.

Sprawa C-333/05

34 Rząd węgierski podaje w wątpliwość dopuszczalność drugiego, trzeciego i czwartego pytania, powołując się na okoliczności, iż sąd krajowy nie wskazał powodów faktycznych ani prawnych, dla których uważa, że przedłożenie tych pytań Trybunałowi jest konieczne.

35 Jednakże sąd krajowy wskazał, że jeżeli Trybunał odpowie twierdząc co na pytania podniesione przez skarżycę w postępowaniu przed sądem krajowym, sąd krajowy może uwzględnić jej żądania, a w przeciwnym wypadku powinien je oddalić.

36 Zatem wątpliwości rzędu węgierskiego nie są uzasadnione i w konsekwencji wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym należy uznać za dopuszczalny.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytań pierwszego i drugiego przedłożonych w sprawie C-333/05

37 Za pomocą pytania pierwszego sąd krajowy zmierza przede wszystkim do ustalenia, czy opłata rejestracyjna, taka jak ustanowiona przez ustawę o opłacie rejestracyjnej, stanowi cło przywozowe lub opłat o skutku równoważnym w rozumieniu art. 23 WE i 25 WE. Pytanie drugie należy rozumieć w ten sposób, że sąd krajowy zmierza do ustalenia, czy tego rodzaju opłata stanowi podatek importowy zakazany przez te przepisy. Pytanie drugie dotyczy zatem tego samego problemu, który został podniesiony przed Trybunałem w pytaniu pierwszym, ponieważ podatek importowy stanowi rodzaj opłaty o skutku równoważnym w rozumieniu tych przepisów.

38 Opłata taka jak opłata rejestracyjna nie stanowi cła sensu stricto.

39 Jeżeli chodzi o kwestię, czy opłata ta stanowi opłat o skutku równoważnym, z utrwalonego orzecznictwa wynika, że każde obciążenie o charakterze pieniężnym, niezależnie od jego nazwy i sposobu stosowania, które zostaje nałożone jednostronnie na towary w związku z przekroczeniem przez nie granicy, a które nie jest cłem sensu stricto, stanowi opłat o skutku równoważnym w rozumieniu art. 23 WE i 25 WE (zob. w szczególności wyroki z dnia 17 lipca 1997 r. w sprawie C-90/94 Haahr Petroleum, Rec. str. I-4085, pkt 20 i z dnia 2 kwietnia 1998 r. w sprawie C-213/96 Outokumpu, Rec. str. I-1777, pkt 20).

40 Opłata ustanowiona w ustawie o opłacie rejestracyjnej nie jest nakładana w związku z przekroczeniem granicy stosującego państwa członkowskiego, lecz w związku z rejestracją pojazdu na terytorium tego państwa w celu dopuszczenia samochodu do ruchu.

41 Opłata tego rodzaju jest częścią ogólnego wewnętrznego systemu opodatkowania towarów

i w związku z tym powinna być poddana ocenie w świetle art. 90 WE.

42 W konsekwencji na pytania pierwsze i drugie przedstawione w sprawie C-333/05 należy odpowiedzieć, że opłata, taka jak ustanowiona przez ustawę o opłacie rejestracyjnej, która nie jest nakładana na samochody osobowe w związku z przekroczeniem przez nie granicy, nie stanowi cła przywozowego ani opłaty o skutku równoważnym w rozumieniu art. 23 WE i 25 WE.

W przedmiocie pytań przedłożonych w sprawie C-290/05, pierwszej z trzech pytań trzeciego oraz pytania czwartego przedłożonych w sprawie C-333/05

43 Za pomocą tych pytań sąd krajowy zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 90 akapit pierwszy WE należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on opłacie, takiej jak ustanowiona przez ustawę o opłacie rejestracyjnej.

44 W tym kontekście sąd krajowy podnosi, że opłata ta nie jest nakładana na samochody dopuszczone do ruchu na Węgrzech przed wejściem w życie tej ustawy (pytanie drugie w sprawie C-290/05), że opłata ta jest niezależna od wartości pojazdu, a jej wysokość zależy wyłącznie od parametrów technicznych samochodu (typ silnika, pojemność) oraz klasyfikacji pojazdu ze względów ochrony środowiska (pytanie pierwsze w sprawie C-290/05) i że wysokość tej opłaty w żaden sposób nie odzwierciedla utraty wartości pojazdów używanych i jest całkowicie niezależna od tego, jak długo pojazd znajdował się już w ruchu (pytanie czwarte w sprawie C-333/05).

45 Trybunał orzekł już, że art. 90 WE stanowi w systemie traktatu uzupełnienie postanowień odnoszących się do zniesienia ceł oraz opłat o skutku równoważnym. Celem tego postanowienia jest zapewnienie swobodnego przepływu towarów między państwami członkowskimi w normalnych warunkach konkurencji poprzez wyeliminowanie wszelkich form ochrony mogącej wynikać z nakładania dyskryminujących podatków wewnętrznych na towary pochodzące z innych państw członkowskich (wyrok z dnia 15 czerwca 2006 r. w sprawach połączonych C-393/04 i C-41/05 Air Liquide Industries Belgium, Zb.Orz. str. I-5293, pkt 55 i cytowane tam orzecznictwo).

46 Jeżeli chodzi o opłaty od używanych samochodów przywiezionych z zagranicy, Trybunał orzekł już, że art. 90 WE służy zagwarantowaniu całkowitej neutralności podatków wewnętrznych w aspekcie konkurencji pomiędzy produktami znajdującymi się już na rynku krajowym a produktami przywozonymi z zagranicy (zob. wyrok z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-387/01 Weigel, Rec. str. I-4981, pkt 66 i cytowane tam orzecznictwo).

47 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem naruszenie art. 90 akapit pierwszy WE ma miejsce, gdy podatek nakładany na produkty przywożone z zagranicy i podatek nakładany na podobne produkty krajowe są obliczane w różny sposób i często na innych zasadach, co prowadzi – choćby tylko w niektórych przypadkach – do wyższego opodatkowania towaru przywiezionego z zagranicy (zob. ww. wyrok w sprawie Weigel, pkt 67 i cytowane tam orzecznictwo). Jednakże nawet jeżeli przesłanki tego rodzaju dyskryminacji bezpośrednio nie są spełnione, opłata ta może być pośrednio dyskryminująca ze względu na jej skutki.

48 W celu zagwarantowania neutralności podatków wewnętrznych w aspekcie konkurencji pomiędzy używanymi samochodami osobowymi znajdującymi się już na rynku krajowym a podobnymi samochodami przywozonymi z zagranicy, należy porównać skutki opłaty rejestracyjnej, obciążającej używane pojazdy sprowadzone z innego państwa członkowskiego niż Republika Węgierska, ze skutkami rezydualnej opłaty rejestracyjnej nakładanej na podobne używane pojazdy zarejestrowane na Węgrzech, które w związku z faktem rejestracji zostają już obciążone tą samą opłatą.

49 Porównanie z używanymi pojazdami dopuszczonymi do ruchu na Węgrzech przed wejściem

w życie ustawy o opłacie rejestracyjnej jest pozbawione znaczenia dla sprawy. Celem art. 90 WE nie jest zakazanie państwu członkowskiemu wprowadzania nowych podatków ani modyfikowania stawek lub podstaw opodatkowania podatków istniejących.

50 Z powyższego wynika, że argument podniesiony przez rząd węgierski, iż istnieją używane pojazdy uprzednio zarejestrowane na Węgrzech, których wartość rynkowa zawiera pozostałą kwotę rezydualnego podatku konsumpcyjnego, jest również pozbawiony znaczenia.

51 Jeżeli chodzi o kryteria, które mogą być wykorzystywane przy obliczaniu opłaty, należy przypomnieć, że prawo wspólnotowe na obecnym etapie jego rozwoju nie ogranicza swobody handlu z państw członkowskich w ustanawianiu systemu opłat zróżnicowanych dla różnych produktów, nawet jeżeli są one podobne w rozumieniu art. 90 akapit pierwszy WE, w oparciu o kryteria obiektywne, takie jak rodzaj wykorzystanych surowców czy zastosowanych metod produkcji. To zróżnicowanie jest jednak zgodne z prawem wspólnotowym jedynie wtedy, gdy służy celom zgodnym z wymogami traktatu i prawa pochodnego oraz gdy sposoby jego stosowania mają charakter umożliwiający uniknięcie wszelkich form dyskryminacji, bezpośrednio i pośrednio, w odniesieniu do przywozu z innych państw członkowskich i wszelkiego rodzaju ochrony konkurencyjnych produktów krajowych (ww. wyrok w sprawie Outokumpu, pkt 30).

52 W ramach uregulowania dotyczącego opłaty rejestracyjnej kryteria typu silnika, pojemności i klasyfikacji ze względów ochrony środowiska stanowią kryteria obiektywne. Mogą być zatem używane w ramach tego systemu. Natomiast nie jest wymagane, aby kwota opłaty była zależna od wartości samochodu.

53 Jednakże opłata rejestracyjna nie może być nakładana na produkty pochodzące z innych państw członkowskich w wymiarze wyższym niż na podobne produkty krajowe.

54 Otóż pojazd nowy, na który nakładana została opłata rejestracyjna na Węgrzech, traci wraz z upływem czasu część swojej wartości rynkowej. Proporcjonalnie do utraty wartości obniżeniu ulega kwota opłaty rejestracyjnej zawarta w aktualnej wartości pojazdu. Jako pojazd używany, może on zostać sprzedany wyjątkowo za ułamek wartości początkowej, który zawiera rezydualną kwotę opłaty rejestracyjnej.

55 Z akt przekazanych Trybunałowi przez sąd krajowy wynika jednak, że pojazd tego samego rodzaju, w tym samym wieku, z tym samym przebiegiem i identyczny również w zakresie innych jego cech, zakupiony jako używany w innym państwie członkowskim i zarejestrowany na Węgrzech zostanie w każdym razie obciążony opłatą rejestracyjną stosowaną dla pojazdów tej kategorii według stawki 100%. W konsekwencji opłata ta obciąża samochody używane przywożone z zagranicy w większym stopniu, aniżeli podobne już używane samochody zarejestrowane na Węgrzech i objęte tą samą opłatą.

56 Niezależnie od tego, że cel i uzasadnienie opłaty rejestracyjnej dotyczą ochrony środowiska naturalnego i że nie ma ona żadnego związku z wartością rynkową pojazdu, z art. 90 akapit pierwszy WE wynika, że należy uwzględnić zmniejszenie wartości samochodu używanego, który podlega tej opłacie, ponieważ opłata ta charakteryzuje to, że jest ona pobierana tylko jednorazowo, mianowicie na etapie pierwszego dopuszczenia do ruchu w danym państwie członkowskim, i w związku z tym stanowi część jego wartości rynkowej.

57 Z powyższych rozważań wynika, że na pytanie przedstawione w sprawie C-290/05, pierwsze cztery pytania pierwsze oraz pytania trzecie i czwarte przedstawione w sprawie C-333/05 należy odpowiedzieć, że art. 90 akapit pierwszy WE należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on opłacie, takiej jak ustanowiona w ustawie o opłacie rejestracyjnej, o ile:

- opłata ta jest pobierana od samochodów używanych w związku z ich pierwszym dopuszczeniem do ruchu na terytorium tego państwa członkowskiego i
- jej wysokość zależy wyłącznie od parametrów technicznych samochodu (typ silnika, pojemność) i klasyfikacji ze względów ochrony środowiska oraz w żadnym sposobie nie uwzględnia utraty wartości przez ten samochód, co w przypadku jej zastosowania do samochodów używanych przywiezionych z innych państw członkowskich prowadzi do tego, że przewyższa ona opłatę rejestracyjną zawartą w wartości rezydualnej podobnych samochodów używanych, które zostały już zarejestrowane w państwie członkowskim przywozu.

Porównanie z używanymi pojazdami dopuszczonymi do ruchu w tym państwie członkowskim przed wprowadzeniem tej opłaty nie ma znaczenia dla sprawy.

W przedmiocie drugiej czwartej pytania trzeciego przedstawionego w sprawie C-333/05

58 Sporna opłata rejestracyjna w postępowaniu przed sądem krajowym nie stanowi podatku obrotowego w rozumieniu art. 33 szóstej dyrektywy. Otóż podstawy wymiaru tej opłaty nie stanowi obrót. Ponadto w obrocie pomiędzy państwami członkowskimi nie jest ona również powiązana z formalnościami związanymi z przekraczaniem granicy.

59 Tego rodzaju opłata nie jest zatem zakazana przez art. 33 szóstej dyrektywy.

60 Na drugie czwarte pytanie trzeciego należy zatem odpowiedzieć, że art. 33 szóstej dyrektywy nie sprzeciwia się poborowi opłaty ustanowionej przez ustawę o opłacie rejestracyjnej, której podstawy wymiaru nie stanowi obrót i która w obrocie pomiędzy państwami członkowskimi nie skutkuje formalnościami związanymi z przekraczaniem granicy.

W przedmiocie ograniczenia skutku niniejszego wyroku w czasie

61 Na wypadek, gdyby wyrok Trybunału rozstrzygałby przedłożone pytania prejudycjalne stwierdza, że opłata taka jak ustanowiona przez ustawę o opłacie rejestracyjnej jest niezgodna z art. 90 akapit pierwszy WE, rzędn węgierski wniósł do Trybunału na rozprawie, która odbyła się w sprawie C-290/05, o ograniczenie skutków tego wyroku w czasie. W uwagach pisemnych przedstawionych Trybunałowi w tej samej sprawie rzędn polski wyraził sugestię tej samej treści.

62 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem wykładnia przepisu prawa wspólnotowego, dokonana przez Trybunał w ramach kompetencji przyznanej mu w art. 234 WE, wyjaśnia i precyzuje w miarę potrzeb znaczenie oraz zakres tego przepisu, tak jak powinien lub powinien być rozumiany i stosowany od chwili jego wejścia w życie. Z powyższego wynika, że sądy mogą i powinny stosować tak wykładni przepisu również do stosunków prawnych powstałych przed wydaniem wyroku w sprawie wniosku o dokonanie wykładni, jeżeli spełnione są wszystkie pozostałe przesłanki wszczęcia przed właściwym sądem postępowania w sprawie związanej ze stosowaniem takiego przepisu (zob. w szczególności wyroki z dnia 2 lutego 1988 r. w sprawie 24/86 Blaizot, Rec. str. 379, pkt 27; z dnia 15 grudnia 1995 r. w sprawie C-415/93 Bosman, Rec. str. I-4921, pkt 141 oraz z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-402/03 Skov i Bilka, Zb.Orz. str. I-199, pkt 50).

63 Należy przypomnieć w tym miejscu, iż jedynie w wyjątkowych przypadkach Trybunał, stosując ogólne zasady pewności prawa leżące u podstaw wspólnotowego porządku prawnego, może uznać, że należy ograniczyć ze skutkiem dla wszystkich zainteresowanych możliwość powoływania się na zinterpretowany przez niego przepis celem podważenia stosunków prawnych zawartych w dobrej wierze. Aby tego rodzaju ograniczenie mogło mieć miejsce, winny zostać spełnione dwie istotne przesłanki, mianowicie dobra wiara zainteresowanych i ryzyko poważnych konsekwencji (zob. w szczególności wyroki z dnia 28 września 1994 r. w sprawie C-57/93 Vroege, Rec. str. I-4541, pkt 21; z dnia 12 października 2000 r. w sprawie C-372/98 Cooke, Rec. str. I-8683, pkt 42 oraz ww. wyrok w sprawie Skov i Bilka, pkt 51).

64 W kwestii ryzyka poważnych konsekwencji rząd węgierski przedstawił na rozprawie dane liczbowe dotyczące okresu od dnia 1 maja 2004 r., daty przystąpienia Republiki Węgierskiej do Unii Europejskiej, do dnia 31 grudnia 2005 r., czyli łącznie 20 miesięcy. W tym okresie 81 612 używanych pojazdów pochodzących z innych państw członkowskich zostało sprowadzonych na terytorium Republiki Węgierskiej. Rząd węgierski oszacował łączną kwotę przychodów uzyskanych z tytułu opłaty rejestracyjnej pobieranej od samochodów na około 116 milionów EUR. Rząd ten wyjaśnił, że nie cała ta kwota podlegałaby zwrotowi, lecz jedynie jej część odpowiadająca opłacie nadpłaconej wskutek nieuwzględnienia utraty wartości pojazdów.

65 Jednakże rząd węgierski zwrócił uwagę na koszty administracyjne związane z przeprowadzeniem kontroli poszczególnych przypadków, koniecznej w celu dokonania zwrotu nadpłaconej opłaty rejestracyjnej, które to koszty są prawdopodobnie wyższe od łącznej kwoty podlegającej zwrotowi oraz pokreślił znaczenie trudnościami związanymi z identyfikacją wszystkich osób uprawnionych do zwrotu nadpłaty.

66 Na rozprawie okazało się, że ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2006 r. wprowadzone zostało stopniowane obniżenie stawek opłaty rejestracyjnej, przy czym stopień obniżki został uzależniony od liczby miesięcy, które upłynęły między pierwszym dopuszczeniem pojazdu do ruchu a wszczęciem procedury administracyjnej związanej z uiszczeniem opłaty rejestracyjnej.

67 W tej sytuacji ocena istnienia ryzyka poważnych konsekwencji w niniejszej sprawie może zostać ograniczona do okresu między dniem 1 maja 2004 r. a dniem 31 grudnia 2005 r.

68 Kwota podlegająca zwrotowi nie jest aż tak wysoka, aby jej zwrot powodował tak doniosłe konsekwencje gospodarcze, że usprawiedliwiłoby one ograniczenie skutków niniejszego wyroku w czasie.

69 Jeżeli chodzi o koszty administracyjne prawo wspólnotowe, wymaga jedynie, aby państwa członkowskie dokonały zwrotu nadpłaty zgodnie z przepisami krajowymi, pod warunkiem poszanowania zasad równowagi i skuteczności (zob. podobnie w szczególności wyroki z dnia

15 września 1998 r. w sprawie C-231/96 Edis, Rec. str. I-4951, pkt 19, 20 i 34 oraz z dnia 17 czerwca 2004 r. w sprawie C-30/02 Recheio – Cash & Carry, Zb.Orz. str. I-6051, pkt 17, 18 i 20).

70 W konsekwencji należy stwierdzić, że druga przesłanka, wspomniana w pkt 63 niniejszego wyroku, dotycząca ryzyka poważnych konsekwencji nie jest spełniona.

71 W tej sytuacji nie jest konieczne dokonywanie oceny, czy spełniona została przesłanka dobrej wiary zainteresowanych.

72 W związku z powyższym brak jest podstaw ograniczenia skutku niniejszego wyroku w czasie.

W przedmiocie kosztów

73 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

1) **Opłata, taka jak ustanowiona na Węgrzech przez ustawę nr CX z 2003 r. o opłacie rejestracyjnej (aregistrációs adóról szolo 2003. évi CX. törvény), która nie jest nakładana na samochody osobowe w związku z przekroczeniem przez nie granicy, nie stanowi cła przywozowego ani opłaty o skutku równoważnym w rozumieniu art. 23 WE i 25 WE.**

2) **Artykuł 90 akapit pierwszy WE należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on opłacie, takiej jak ustanowiona w ustawie o opłacie rejestracyjnej, o ile:**

– **opłata ta jest pobierana od samochodów używanych w związku z ich pierwszym dopuszczeniem do ruchu na terytorium tego państwa członkowskiego i**

– **jej wysokość zależy wyjącznie od parametrów technicznych samochodu (typ silnika, pojemność) i klasyfikacji ze względów ochrony środowiska oraz w żaden sposób nie uwzględnia utraty wartości samochodu, co w przypadku jej zastosowania do samochodów używanych przywiezionych z innych państw członkowskich prowadzi do tego, że przewyższa ona opłatę rejestracyjną zawartą w wartości rezydualnej podobnych samochodów używanych, które zostały już zarejestrowane w państwie członkowskim przywozu.**

Porównanie z używanymi pojazdami dopuszczonymi do ruchu w tym państwie członkowskim przed wprowadzeniem tej opłaty nie ma znaczenia dla sprawy.

3) **Artykuł 33 szóstej dyrektywy Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku nie sprzeciwia się poborowi opłaty ustanowionej przez ustawę o opłacie rejestracyjnej, której podstawy wymiaru nie stanowi obrót i która w obrocie pomiędzy państwami członkowskimi nie skutkuje formalnościami związanymi z przekraczaniem granicy.**

Podpisy

* Język postępowania: węgierski.