

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2007. szeptember 20.*

A C-74/06. sz. ügyben,

az EK 226. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt

a Bírósághoz 2006. február 8-án

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviseli: D. Triantafyllou, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Görög Köztársaság** (képviselik: P. Mylonopoulos és K. Boskovits, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes ellen

benyújtott keresete tárgyában

* Az eljárás nyelve: görög.

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: K. Lenaerts tanácselnök (előadó), Juhász E., G. Arestis, J. Malenovský és T. von Danwitz bírák,

főtanácsnok: P. Mengozzi,
hivatalvezető: L. Hewlett tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2007. április 18-i tárgyalásra,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

- ¹ Az Európai Közösségek Bizottsága keresetében annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Görög Köztársaság – mivel a más tagállamból görög területre behozott használt gépjárművek adóalapjának meghatározásához egyetlen, kizárólag a gépjármű korán alapuló értékcsökkenési tényezőt alkalmazott, amely szerint a 6 és 12 hónap közötti korú gépjárművekre 7%-os, az egyévesekre pedig 14%-os értékcsökkenést lehet figyelembe venni, ami nem garantálja, hogy a fizetendő adó nem haladja meg, akár csak egyedi esetekben is, a tagállam területén már nyilvántartásba vett, ugyanolyan típusú használt gépjárművek értékébe beépült

maradványadó összegét, ugyanakkor az értékcsökkenés számításának alapját nem közölték a nyilvánossággal, és a gépjárművek szakértői vizsgálatát 300 eurós díj terheli – nem teljesítette az EK 90. cikkből eredő kötelezettségeit.

Nemzeti jogi háttér

- 2 A 3156/2003. sz. törvény (FEK A' 157) által módosított nemzeti vámkódexről szóló 2960/2001. sz. törvény (FEK A' 265, a továbbiakban: 2960/2001. sz. törvény) 126. cikke (1) bekezdésének a) pontja az alábbi módon határozza meg a behozott használt gépjárművek regisztrációs adójának alapját:

„[...]”

Használt személygépjármű esetén figyelembe kell venni [...] a gépjármű nagykereskedelmi értékesítési árát, amely megfelel a forgalomba helyezéskor a nemzetközi piacon érvényes áraknak, és ezen árat a szokásos használatból eredő elhasználódás vagy bármilyen más ok miatt az alábbi értékcsökkenési százalékok alapján csökkentik:

A gépjármű első forgalomba helyezésétől számított 6 és 12 hónap között, és azzal a feltétellel, hogy legalább 6 000 kilométeres futásteljesítménnyel rendelkezzen, az értékcsökkenés 7%.

1 és 2 év között	14%
2 és 3 év között	21%
3 és 4 év között	28%

4 és 5 év között	34%
5 és 6 év között	40%
6 és 7 év között	46%
7 és 8 év között	52%
8 és 9 év között	57%
9 és 10 év között	62%
10 és 11 év között	67%
11 és 12 év között	70%
12 és 13 év között	73%
13 és 14 év között	76%
14 és 15 év között	79%
15 és 16 év között	80%”.

- 3 A 2960/2001. sz. törvény 126. cikkének (5) bekezdése úgy rendelkezik, hogy amennyiben a használt személygépjármű tulajdonosa vitatja az ezen cikk (1) bekezdésének a) pontjában rögzített értékcsökkenési skála alapján kiszámított regisztrációs adó összegét, az adóalapot egy panaszbizottságként eljáró szakértőkből álló bizottság úgy határozza meg, hogy a megfizetendő regisztrációs adó egyenlő az azonos márkájú, azonos modellű, azonos meghajtási rendszerű gépjármű vagy annak hiányában az érintett gépjárműnek az Európai Unió más tagállamában történő első forgalomba helyezésével azonos év során Görögországban üzembe helyezett hasonló vagy azzal egyenértékű gépjármű értékébe beleszámított adó maradványösszegével. A gépjármű tényleges állapotát megvizsgáló panaszbizottságokat a vámkörzetek székhelyén hozták létre, és a vámkörzet és a Közlekedési és Hírközlésügyi Minisztérium képviselőjéből, valamint a gépjármű tulajdonosából, illetve annak képviselőjéből állnak. Ahhoz, hogy a panaszbizottság eljárhasson a gépjárműre vonatkozó szakértői vélemény kiadásában, a gépjármű tulajdonosának 300 euróban meghatározott összegű díjat kell fizetnie.
- 4 A Gazdasági és Pénzügyi Államtitkár 2004. január 27-i F.112/50 rendelete (FEK B' 207) határozza meg azokat a szempontokat, amelyek lehetővé teszik a 2960/2001. sz. törvény 126. cikkének (5) bekezdésében előírt panaszbizottság

számára, hogy mérlegelje a használt személygépjármű tényleges állapotát. E rendelet 2. cikkének b) és c) pontja úgy rendelkezik, hogy a panaszbizottság:

- „b) a karosszéria, a motor, az akkumulátor, az elektromos rendszerek, valamint a gumik állapotának ellenőrzésével vizsgálja a gépjármű műszaki állapotát, illetve értékeli azok működését, ami pedig a gépjármű külső megjelenését illeti, ellenőrizni köteles a fényezés típusát és állapotát;
- c) ellenőrzi a gépjármű általános állapotát annak használata és karbantartása alapján, a belső burkolatokat, illetve általában az utastér minőségét, a kilométer-számláló által jelzett futásteljesítményt, a biztonsági övek állapotát, valamint a gépjárműbe szerelt kiegészítők, különösen a légkondicionáló rendszer, a rádió, a fedélzeti számítógép, a könnyűfém kerékabroncs, a légszákok, a lopásgátló rendszer, a nyitható tető, a sebességtartó, az ABS [blokkolásgátló], az EBV [elektronikus fékerelosztó] az EDS nyomatékelosztó, az ASR [kipörgésgátló], az ESP [elektronikus menetstabilizátor] és a gépjármű kereskedelmi értékének megállapítása tekintetében lényeges egyéb kiegészítők minőségét.”

A pert megelőző eljárás

- 5 A Bíróság a C-375/95. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 1997. október 23-án hozott ítéletében (EBHT 1997., I-5981. o.) megállapította, hogy a Görög Köztársaság – mivel a fogyasztási különadó és az egyszeri kiegészítő különadó alkalmazásában úgy határozza meg a behozott használt gépjárművek adóalapját, hogy az új gépjármű árát az érintett gépjármű életkorának megfelelően évente 5%-kal csökkenti, és a legnagyobb értékcsökkenés elvileg nem haladhatja meg a 20%-ot – nem teljesítette az EK-Szerződés 95. cikkéből (jelenleg EK 90. cikk) eredő kötelezettségeit.

- 6 Annak érdekében, hogy megfeleljen a fent említett ítéletnek, a Görög Köztársaság 1999-ben, 2001-ben és 2003-ban megváltoztatta az érintett gépjármű-adóztatási rendszerét, és a fogyasztási különadót, valamint az egyszeri kiegészítő különadót regisztrációs adó kivételével váltotta fel, illetve felülvizsgálta az említett gépjárművek adóalapjának számítási módját. 2003-ban létrehozták a panaszbizottságokat az e jogszabály alkalmazásának keretében előterjesztett panaszok elbírálására.
- 7 A Bizottság azonban úgy vélte, hogy a görög jogszabály módosított formájában is olyan skálát alkalmaz, amely egyedül a gépjármű értékcsökkenésének kritériumán (az adó kivételének időpontjában a használat időtartamán) alapul, ami nem tükrözi a megkövetelt pontossággal a tényleges értékcsökkenést annak érdekében, hogy minden kockázatát elkerüljék annak, hogy a behozott használt gépjárművekre olyan adót vessenek ki, amely meghaladja a Görögországban már nyilvántartásba vett hasonló használt gépjármű értékébe beépült maradványadót. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a fent említett skála, amely – még ha csak bizonyos esetekben is – a behozott gépjárművekre magasabb adó kivételét vonja maga után, ellentétes az EK 90. cikkel.
- 8 A Bizottság a Görög Köztársasághoz intézett 2004. árpilis 24-i felszólító levelében kritikával illette a fent említett jogszabályt, amely levelet a 2004. július 9-i kiegészítő felszólító levél követett, amely figyelembe vette a panaszbizottságok létrehozását. A tagállam válaszáat követően a Bizottság 2005. július 13-án indokolással ellátott véleményt bocsátott ki. Mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Görög Köztársaság által e véleményre adott válasz nem kielégítő, úgy határozott, hogy benyújtja a jelen keresetet.

A keresetről

A felek érvei

- 9 A Bizottság szerint a Görög Köztársaság – mivel a behozott használt gépjárművek adóalapjának meghatározásához egyetlen, kizárólag a gépjármű korán alapuló

értékcsökkenési tényezőt alkalmazott – nem teljesítette EK 90. cikkből eredő kötelezettségeit. Az ilyen rendszer, még ha csak bizonyos esetekben is, de nem zárja ki, hogy a behozott termékekre magasabb bruttó adót vessenek ki, mint a hazai termékekre.

- 10 Annak ellenére, hogy a görög jogszabály által előírt értékcsökkenési skála annak 2003-ban módosított formájában közelít a használt gépjárművek tényleges értéke felé, nem lehet úgy tekinteni, hogy az kellő mértékben pontos. A 6 és 12 hónap közötti korú gépjárművek 7%-os, illetve az egyéves autók 14%-os értékcsökkenésének figyelembevétele ugyanis gyakorlatilag semmilyen esetben sem tekinthető a gépjárművek valós értékcsökkenése reális megközelítésének. A fenti értékcsökkenési skálának gyorsabb értékcsökkenésen kell alapulnia, amely kiterjed minden gépjárműre. Ugyanakkor az érintett jogszabályból nem következik, hogy a koron kívül más, például a Bíróság ítélkezési gyakorlatában javasolt kritériumot is figyelembe vennének.
- 11 Ezenfelül a görög jogszabály nem felel meg a Bíróság ítélkezési gyakorlatának, amely szerint, ha a tagállam a más tagállamból behozott használt gépjárművekre olyan adóztatási rendszert alkalmaz, amelyben a gépjárművek tényleges értékcsökkenését általánosan és absztrakt módon határozzák meg a nemzeti jog által meghatározott kritériumok alapján, az EK 90. cikk első bekezdése előírja, hogy az ilyen adóztatási rendszert úgy kell kialakítani, hogy – figyelembe véve az ilyen rendszer eredendő részét képező ésszerű becsléseket – kizárjanak mindennemű hátrányos megkülönböztetést.
- 12 Egyrészt ezen ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy elengedhetetlen azon kritériumok nyilvánossága, amelyeken a gépjárművek értékcsökkenésének általános számítási módja alapul annak érdekében, hogy az érintett adóztatási rendszer átláthatóságának hiányosságait kiküszöböljék. Azonban a görög kormány hivatalosan megtagadta a Görög Gépjármű-kereskedő és Importőregyesülettől az adóalapra vonatkozó bármilyen aktuális információ kiadását. E tekintetben nem elegendő közzétenni a korhoz kapcsolódó általános kritériumokat, hanem szintén nyilvánossá

kell tenni az átalányértékre vonatkozó táblákat, amelyeket a fenti kritériumok alapján rögzítettek. A nyilvánosság hiánya ugyanis e tekintetben azzal a veszéllyel jár, hogy a hatóságok önkényesen határozzák meg az adóalapot. A Bizottság másrészt úgy véli, hogy amint az ingatlan javak esetében jogszabályi úton objektív értékeket határoztak meg, azzal egyenértékű rendszert kellene bevezetni a gépjárművek tekintetében. A Bizottság e tekintetben az autókлубok folyóirataiban közzétett árakat említi, hogy bemutassa, ki lehet alakítani referenciatáblákat a használt gépjárművek értéke tekintetében.

- 13 A Bizottság hozzátette, hogy sosem követelte meg a valamely meghatározott kereskedő által használt egyedi árak közzétételét, és ezért nincs értelme az értékesítési árakat védő szakmai és közigazgatási titoktartásra, valamint a magán-személyek azon elméleti lehetőségére hivatkozni, hogy kérjék az értékesítési ár illetékes hatósággal történő közlését.
- 14 Másrésztől annak ellenére, hogy a Bizottság kedvezően nyilatkozott a panaszbizottságok létrehozásáról, elsősorban is arra hivatkozott, hogy amennyiben az adóalap egyetlen kritériumon nyugvó skálán alapuló számítási módja változatlan marad, a panaszbizottság előtti eljárás nem teszi lehetővé az ilyen számítási mód hiányosságainak orvoslását, és nem járul hozzá azon követelmény teljesítéséhez, amely szerint az adó összege, még ha csak egyes esetekben is, nem haladhatja meg a Görögországban már regisztrált hasonló gépjárművek értékébe beépült maradványadó összegét. A panaszbizottsághoz fordulást ugyanis azon esetekre kell korlátozni, amikor kivételes esetben helyesbíteni kell valamely megfelelően kialakított rendszer elenyésző jellegű alkalmazási hibáit, és nem szolgálhat hibás rendszer helyettesítésére. Másodszor a 300 eurós díj fizetésére vonatkozó kötelezettség alkalmas arra, hogy visszatartsa a kötelezetteket a panasz eljárás igénybevételeitől. Ezért az érintett adó összegét meghatározó jogszabályi rendszer átláthatóságának hiánya és az említett eljárás kezdeményezéséért fizetendő díj miatt a gyakorlatban eredménytelen és haszontalan marad, amit a panaszok alacsony száma is igazol.
- 15 A Görög Köztársaság vitatja, hogy a behozott használt gépjárművekre vonatkozó adóztatási rendszere az EK 90. cikk megsértését képezi.

- 16 Elsősorban e rendszer valójában magában foglalja az ítélkezési gyakorlat által megkövetelt kritériumok többségét. Ezért az adóalap rögzítéséhez az érintett gépjármű hasznátságának, és ennek következtében értékcsökkenésének meghatározása során figyelembe veszik egyrészt a rendes használat során bekövetkező elhasználódást, illetve más okokat, valamint a 6 és 12 hónap közötti korú gépjárművek esetén a megtett kilométerek számát, másrészt pedig a gépjármű típusát, mivel a számítás alapjául használt nagykereskedelmi értékesítési árat a vámhatóságok részére a hivatalos gépjármű-kereskedők által biztosított árlista alapján határozzák meg, amelyet a hengerűrtartalom és a modell alapján állítanak össze.
- 17 A Görög Köztársaság szerint a Bizottság álláspontja a több kritériumra vonatkozó követelményen alapul, azonban nem határozza meg pontosabban az azok együttes alkalmazásának tulajdonított előnyöket, és nem veszi azt figyelembe, hogy a törvény által meghatározott kritériumok nem felelhetnek meg teljes pontossággal a gépjárművek tényleges értékcsökkenésének. Ezenfelül e követelmény olyan összetett számítási rendszer alkalmazásához vezethet, amely akadályozhatja a használt gépjárművek behozatalát.
- 18 A Görög Köztársaság többek között fenntartja, hogy a jelenleg hatályos rendszer előnyben részesíti használt gépjárművek behozatalát, amely 2002 és 2005 között megháromszorozódott, ami azt mutatja, hogy az a fenti gépjárművek értékcsökkenésének objektív és reális megközelítését képezi.
- 19 Másodsorban az adóalap rögzítésének alapjául szolgáló kritériumok nyilvánosságának állítólagos hiányát illetően a Görög Köztársaság mindenek előtt arra hivatkozik, hogy a vámdokumentumban szereplő adatokra kiterjed a szolgálati titoktartás, illetve hogy az autókereskedők által bemutatott nagykereskedelmi értékesítési árak listájának harmadik személyek részére történő kiadása egyúttal sérti az üzleti titkot is. Ezenfelül mind a magántulajdonú használt gépjárművek értékcsökkenésére vonatkozó kritériumokat, mind a panaszbizottság számára a tényleges állapot mérlegelését lehetővé tevő adatokat teljes mértékben közzé-, és a nyilvánosság számára elérhetővé tették. Ezért a behozott gépjármű vámkezelését megelőzően a tulajdonos a Pénzügyminisztériumhoz fordulhat annak érdekében, hogy megismerhesse a gépjármű adóalapjának meghatározásában szerepet játszó valamennyi tényezőt.

- 20 Másrésről a folyóiratokban közzétett kiskereskedelmi árak csak jelzésértékűek, és ezért nem képeznek biztos és állandó hivatkozási alapot. Azonban a panaszbizottság figyelembe veheti ezeket azon feltételezett esetben, ha a gépjármű tulajdonosa lényeges eltérést állapít meg a tényleges érték és a vámérték között.
- 21 A Görög Köztársaság vitatja a referenciaérték-skálának az ingatlanokra megállapított átalányértékekkel analóg módon történő közzétételére vonatkozó bizottsági javaslat relevanciáját. Ezen utóbbi esetben ugyanis a fenti értékek nem a piac által kialakított átlagárakat tükröznék, hanem azon jogszabály átlagárait, amely szerint az adóalapot az illetékes adóhatóságok által végzett értékelések alapján állapítják meg. Másrésről a Bizottság ezzel arra ösztönözné e tagállamot, hogy tegye nyilvánossá a kereskedők által alkalmazott kiskereskedelmi piaci árak átlagát, a görög rendszer viszont a nagykereskedelmi értékesítési áron alapul.
- 22 Harmadszor az átalányszámítás módjának a panaszbizottság előtti vitására vonatkozó lehetőséget illetően a Görög Köztársaság rámutat, hogy e bizottságok intézménye az objektív értékcsökkenési skála alkalmazásával együtt arra irányul, hogy a regisztrációs adónak az EK 90. cikk megsértésével történő kivetését minden esetben elkerüljék. Tehát a görög jogszabály megfelel azon ítélkezési gyakorlatnak, amely szerint annak lehetősége, hogy a behozott gépjármű tulajdonosa gépjárműve tekintetében vitassa az átalányskála alkalmazását, bemutatva, hogy az magasabb adóhoz vezet, mint a tagállam területén nyilvántartásba vett hasonló használt gépjármű értékébe beépült maradványadó összege, alkalmas arra, hogy kiküszöbölje az ilyen skálán alapuló rendszer esetleges hátrányosan megkülönböztető hatásait. A panaszbizottságok intézménye ezenfelül megfelel a személygépkocsikat terhelő adókról szóló irányelvre vonatkozó bizottsági javaslatban (COM[2005] 261 végleges) megfogalmazott követelményeknek, különösen az értéktáblázat tekintetében az irányelvjavaslat 10. cikkének (3) bekezdésében előírt feltételeknek.

- 23 Végül ami a hatóságok által a panaszbizottság által végzett gépjármű-szakvélemény ellentételezéseként kivetett 300 eurós összegű díjat illeti, az nem tart vissza egyetlen kötelezettet sem az ilyen bizottsághoz való panasz benyújtásától a gépjárműve nagyobb értékcsökkenésének megállapítására vonatkozó igényének alátámasztására, amennyiben valóban indokoltan vélhető úgy, hogy az utóbbi értékét felülértékelték a vámhatóságok. A panaszbizottság elé vitt ügyek alacsony száma azt mutatja, hogy a görög jogszabály lehetővé teszi a Bíróság ítélkezési gyakorlata által rögzített célkitűzések elérését.

A Bíróság álláspontja

- 24 A Bíróság a behozott használt gépjárműveket illetően kimondta, hogy az EK 90. cikk célja, hogy biztosítsa a belső adók teljes semlegességét a már a belföldi piacon található és a behozott termékek közötti verseny területén (lásd különösen a C-387/01. sz. Weigel-ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-4981. o.] 66. pontját; a C-290/05. és C-333/05. sz., Nádasi és Németh egyesített ügyekben 2006. október 5-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-10115. o.] 46. pontját, valamint a C-313/05. sz. Brzeziński-ügyben 2007. január 18-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-513. o.] 28. pontját.
- 25 A bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik, hogy az EK 90. cikk első bekezdését sérti, amennyiben a behozott és a hasonló tagállami termékekre kivetett adót eltérő módon számítják ki, és az eltérő módokat következtében, még ha csak egyes esetekben is, a behozott termék magasabb adóterhet eredményez (lásd különösen a fent hivatkozott Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítélet 20. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot; a C-393/98. sz., Gomes Valente ügyben 2001. február 22-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-1327. o.] 21. pontját, valamint a C-101/00. sz., Tulliasiamies és Siilin ügyben 2002. szeptember 19-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-7487. o.] 53. pontját).

- 26 A Bíróság szintén az EK 90. cikkel ellentétesnek ítélte meg a másik tagállamból származó használt gépjárműre kivetett tagállami adót, amennyiben az ilyen adónak a gépjármű tényleges értékcsökkenésének figyelembevétele nélkül kiszámított összege meghaladja a tagállam területén már nyilvántartásba vett hasonló gépjármű értékébe beleszámított maradványadó értékét (a C-345/93. sz., Nunes Tadeu ügyben 1995. március 9-én hozott ítélet [EBHT 1995., I-479. o.] 20. pontja, illetve a fent hivatkozott Gomes Vallente ügyben hozott ítélet 23. pontja).
- 27 Az EK 90. cikk alkalmazásában, és különösen a hasonlóknak vagy egymással versenyben lévőknek minősülő behozott és a helyben vásárolt használt gépjárművekre vonatkozó adóztatási rendszerek összehasonlítása céljából nem csupán a tagállami és a behozott termékekre közvetlenül vagy közvetve kivetett belső adókat kell figyelembe venni, hanem egyúttal az érintett adó alapját és részletes szabályait (lásd a 74/76. sz., Iannelli & Volpi ügyben 1977. március 22-én hozott ítélet [EBHT 1977., 557. o.] 21. pontját; a C-47/88. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben 1990. december 11-én hozott ítélet [EBHT 1990., I-4509. o.] 18. pontját, valamint a fent hivatkozott Nunes Tadeu ügyben hozott ítélet 12. pontját).
- 28 Közelebbről: a tagállam nem vethet ki a behozott használt gépjárműre olyan adót, amely magasabb összegben alapul, mint a gépjármű tényleges értéke, amelynek következtében magasabb adót vetnek ki, mint a tagállami piacon rendelkezésre álló hasonló használt gépjárművekre (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Dánia ügyben hozott ítélet 22. pontját). A behozott használt gépjárműhatóság által megállapított értékének a kivetés alapjaként hűen kell tükröznie a tagállami piacon már regisztrált hasonló használt gépjármű értékét (lásd többek között a fent hivatkozott Weigel-ügyben hozott ítélet 71. pontját).
- 29 E tekintetben a Bíróság úgy vélte, hogy a gépjármű tényleges értékcsökkenésének figyelembevételéhez nem szükségszerű minden egyes gépjármű értékelése vagy szakértői véleményezése. Ugyanis az ilyen szabályozás sajátosságát képező nehézség elkerülésére a tagállamok törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésekkel meghatározott és az olyan kritériumok alapján számított

átalányskála révén, mint a gépjármű kora, futásteljesítménye, általános állapota, meghajtásának módja, márkája és modellje, rögzíthetnek olyan értéket a használt gépjárművek tekintetében, amelyek általában nagyon közel állnak a tényleges értékhez (a fent hivatkozott Gomes Valente ügyben hozott ítélet 25. pontja és a fent hivatkozott Weigel-ügyben hozott ítélet 73. pontja).

- 30 Az ilyen skálának minden esetben figyelembe kell vennie azt, hogy a gépjárművek értékének éves csökkenése általában jelentősen meghaladja az 5%-ot, és hogy ezen értékcsökkenés különösen az első években nem lineáris, mivel jóval erősebben jelentkezik, mint a későbbiekben. Ezenkívül az értékcsökkenés a gépjármű megvételétől vagy üzembe helyezésétől kezdődik (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítélet 22. pontját, valamint a fent hivatkozott Tulliasiamies és Siilin ügyben hozott ítélet 78. pontját).
- 31 Továbbá az állandó ítélkezési gyakorlatból következik, hogy ahhoz, hogy a gépjárművek tényleges értékcsökkenését általános kritériumok alapján figyelembe vevő behozott használt gépjárművekre vonatkozó adóztatási rendszer összeegyeztethető legyen az EK 90. cikkel, úgy kell kialakítani, hogy a minden rendszer sajátosságát képező ésszerű becsléseket figyelembe véve kizárjanak mindennemű hátrányosan megkülönböztető hatást (a fent hivatkozott Gomes Valente ügyben hozott ítélet 26. pontja; lásd ebben az értelemben továbbá a fent hivatkozott Bizottság kontra Görögország ügyben hozott ítélet 29. pontját és a fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 40. pontját).
- 32 A jelen esetben rá kell mutatni mindenekelőtt, hogy a behozott használt gépjárműveket terhelő görög regisztrációs adó rendszere a szóban forgó gépjárműnek megfelelő gépjárműnek az előbbi nemzetközi piacon történt forgalomba helyezésének időpontjában irányadó nagykereskedelmi árán alapul. Ezen árat csökkentik a rendes használat során bekövetkező elhasználódás figyelembevételével, illetve minden más esetben a gépjármű kora szerint változó értékcsökkenési százalék alkalmazásával. A futásteljesítményt nem veszik figyelembe a 6 és 12 hónap közötti korú járművek esetében, mivel a 6 000 kilométernél nagyobb futásteljesítményű gépjárművekre 7%-os értékcsökkenést alkalmaznak.

- 33 Az adóalap kiszámításának alapja tekintetében elsődlegesen meg kell vizsgálni, hogy ha a tagállami hatóságok a Bizottság állításának megfelelően hivatkozhatnak a használt gépjárművek tagállami piaci átlagárát megjelölő skálára vagy az ágazatban gyakran referenciaként használt árlistára (a fent hivatkozott Gomes Valente ügyben hozott ítélet 25. pontja és a fent hivatkozott Weigel-ügyben hozott ítélet 74. pontja), nem lehet felróni a Görög Köztársaságnak, hogy a behozott gépjárműnek a nemzetközi piacon történő forgalomba helyezése idején irányadó nagykereskedelmi értékesítési árára támaszkodik.
- 34 A Bíróság valamely nemzeti jogszabály EK 90. cikkel való összeegyeztethetőségének vizsgálata keretében ugyanis úgy ítélte meg, hogy a behozott használt gépjármű adóalapjának meghatározása során a tagállam támaszkodhat új gépjármű értékére, amennyiben ezen, az adó számítása során referenciaként szolgáló gépjármű hasonló, ami magában foglalja a modellt, a típus és egyéb jellemzők, úgymint a meghajtási mód vagy a felszereltség figyelembevételét (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Tulliasiamies és Siilin ügyben hozott ítélet 73–76. pontját).
- 35 Nem vitatott, hogy a gépjárművek nagykereskedelmi értékesítési árát az autógyárak határozzák meg, és azt tartalmazzák az általuk terjesztett hivatalos katalógusok. A Görög Köztársaság a tárgyalás során – anélkül, hogy a Bizottságnak ezt cáfolta volna – pontosította, hogy ezek az árak figyelembe veszik az érintett gépjármű hengerűrtartalmát és modelljét, illetve olyan műszaki jellemzőket foglalnak magukban, mint a gépjármű meghajtási módja, motorjának teljesítménye, hengerreinek vagy ajtóinak száma.
- 36 Másodsorban az értékcsökkenési skálát illetően, amint az a jelent ítélet 30. pontjában bemutatásra kerül, a gépjárművek értékcsökkenése azok megvételestől, illetve forgalomba helyezésétől kezdődik. Másrészt a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a behozott használt gépjárművek tekintetében az olyan regisztrációs adó kivetése, amelynek alapja az új gépjármű értékének legalább 90%-a, általában ezen gépjármű nyilvánvaló túladóztatásának minősül a tagállami piacon vásárolt és korábban

regisztrált használt gépjárművekhez képest, függetlenül azok korától vagy használati állapotuktól (lásd ezen értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Dánia ügyben hozott ítélet 20. pontját).

- 37 Amint arra a jelen ítélet 29. pontja emlékeztet, a Bíróság – anélkül, hogy azokat kimerítőnek vagy imperatív jellegűnek tekintené – említett az átalányskála alapjául szolgáló objektív kritériumokat. Így említette a gépjármű korát, de egyúttal annak futásteljesítményét, általános állagát, meghajtási módját, márkáját és modelljét.
- 38 A jelen esetben megállapították, hogy a görög jogszabály kizárólag a 6 hónapnál idősebb gépjárművek esetén számol értékcsökkenéssel, és csak akkor, ha a gépjármű futásteljesítménye meghaladja a 6 000 kilométert. Ebből következik egyrészt, hogy a Görög Köztársaság a más tagállamból behozott használt gépjárművekre olyan adóztatási rendszert alkalmaz, amelyben a fizetendő adó az említett gépjármű első forgalomba helyezésétől számított 6 hónapon belül egyenlő a hasonló új személygépjárműre kivetett adóval, függetlenül a futásteljesítménytől. Ugyanez érvényes a 6 000 kilométernél kisebb futásteljesítményű 6 és 12 hónap közötti korú behozott használt gépjárművekre is.
- 39 Másrészt ha úgy is kell tekinteni, hogy a behozott használt gépjárművek értékelésének alapjául szolgáló nagykereskedelmi értékesítési ár figyelembe veszi a gépjármű típusát, azaz a hengerűrtartalmat, a modellt és olyan műszaki jellemzőket, mint a meghajtási mód, meg kell állapítani, hogy az adóalap meghatározására ezt követően alkalmazott értékcsökkenési skála egyetlen kritériumon alapul, amely a gépjármű kora. Ugyanis önmagában azon feltétel említése, hogy a gépjármű futásteljesítményének meg kell haladnia a 6 000 kilométert, amennyiben kora 6 és 12 hónap közötti, nem engedi, hogy a skálát úgy lehessen tekinteni, mint amely figyelembe veszi a gépjármű futásteljesítményét, különösen mivel olyan használati küszöbről van szó, amely alatt semmilyen értékcsökkenést nem írnak elő, amennyiben a gépjármű nem múlt el egyéves.

- 40 Ugyanakkor különösen a forgalomba helyezés első évében történt intenzív használat esetében az elhasználódás, és ennek következtében az értékcsökkenés sokkal jelentősebb, mintha a gépjárművet „a szokásos” mértékben használnák. Az érintett törvény mindazonáltal nem veszi figyelembe a futásteljesítményt a fent említett gépjármű értékcsökkenésének számítása során, a gépjárműre ilyenkor is a korának megfelelő értékcsökkenési rátát alkalmazzák. Ezen esetben a regisztrációs adó alapját képező gépjárműértéket nyilvánvalóan túlzott szinten rögzítik, ami olyan adó kivetését eredményezi, amelynek a gépjármű tényleges értékcsökkenésének figyelembevétele nélkül számított összege meghaladja a tagállami területen már regisztrált hasonló használt gépjárművek értékébe beépült maradványadót.
- 41 Ellentétben a Görög Köztársaság állításával, annak elkerüléséhez, hogy az adóztatási rendszer ellentétes legyen az EK 90. cikkel, nem elegendő az, hogy intenzív használat esetében a gépjármű tulajdonosa vitathassa az átalányskálát.
- 42 Ugyanis amint az a jelen ítélet 29. pontjából következik, ha a tagállam átalányskála alkalmazásával el is kerülheti a szakértői véleményen alapuló rendszerben rejlő nehézséget, szükség van még arra, hogy az ilyen skála lehetővé tegye a tényleges értékhez általában nagyon közeli érték rögzítését a használt gépjármű tekintetében.
- 43 Ugyanakkor a fentiekből következik, hogy a futásteljesítményt figyelembe vevő ár hiányában az érintett jogszabály által alkalmazott skála nem vezet általában a behozott használt gépjármű tényleges értékének ésszerű becsléséhez.
- 44 Ebben az összefüggésben nem lehet helyt adni a Görög Köztársaság azon érvelésének, amely szerint a behozott használt személygépjárművek számának emelkedése az érintett jogszabály behozatalra gyakorolt visszatartó hatásának

hiányát szemlélteti. Ezen emelkedés ugyanis nem igazolja, hogy az érintett adóztatási rendszer a jelen ítélet 29. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően lehetővé teszi a használt gépjárművek olyan értékének rögzítését, amely általában nagyon közel áll a tényleges értékhez.

- 45 Másrészt a forgalomba helyezés első évében intenzív használatnak kitett gépjárművek esetétől függetlenül a Bizottság azt állítja, hogy az a mód, ahogyan a görög adóztatási rendszer kialakításra került, nem biztosítja minden hátrányosan megkülönböztető hatás hiányát.
- 46 E tekintetben egyrészt az ilyen rendszer összeegyeztethetősége az EK 90. cikkel azt feltételezi, hogy nyilvánosságra hozzák a kritériumokat, amelyekben a gépjárművek értékcsökkenésének számítási módja alapul (a fent hivatkozott Tulliasiamies és Siilin ügyben hozott ítélet 87. pontja).
- 47 A jelen esetben emlékeztetni kell arra, hogy a használt személygépjárművek értékcsökkenésére vonatkozó kritériumokat a 2960/2001. sz. törvény 126. cikkének (1) bekezdése nevezi meg, illetve hogy a panaszbizottság számára az érintett gépjármű tényleges állapota mérlegelésének lehetővé tételét a Gazdasági és Pénzügyi Államtitkár 2004. január 27-i F.112/50 rendelete 2. cikkében írják elő.
- 48 Ezenfelül még abban az esetben is – amint arra a Görög Köztársaság hivatkozik –, ha az autókereskedők által a vámhatóságok részére átadott nagykereskedelmi értékesítési árlisták harmadik személyek részére történő kiadása szolgálati és üzleti titkot sértene, a Bíróság kérdéseire a tárgyaláson adott válaszokból következik, hogy a közigazgatási eljárásjogi törvénykönyvet létrehozó 2960/1999. sz. törvény 5. cikke (2) bekezdésének megfelelően minden jogos érdeklélő személy kérésre megismerheti az ezen szerv előtt folyamatban lévő vagy általa lefolytatott, őt érintő

ügyre vonatkozó, a közigazgatási szervek által őrzött egyes okiratokat. Így az illetékes szervhez lehet fordulni a fent említett gépjármű értéke meghatározásának alapját képező nagykereskedelmi értékesítési árak megszerzése érdekében.

- 49 A nagykereskedelmi értékesítési árat tehát úgy kell tekinteni, hogy azt a nyilvánosság tudomására hozták, és nem lehet helyt adni a Bizottság azon érvelésének, amely arra irányul, hogy ezen árakat az autókлубok folyóirataiban közzétett árakkal kell helyettesíteni. E tekintetben, amint azt a Görög Köztársaság jelezte, anélkül hogy ennek a Bizottság ellentmondott volna, abban az esetben, ha az adóalany jelentős eltérést állapít meg a sajtóban szereplő kiskereskedelmi irányárak és a gépjárműve vámkezelése során megállapított érték között, és a panaszbizottsághoz fordul, figyelembe veszik a sajtóban közzétett árakat olyan módon, hogy a görög jogszabálynak megfelelően a regisztrációs adó nem haladhatja meg a Görögország területén már regisztrált hasonló gépjárművek értékébe beépült maradványadó összegét.
- 50 Másrészt az olyan, a behozott használt gépjárművekre vonatkozó adóztatási rendszernek az EK 90. cikkel való összeegyeztethetősége, amely általános kritériumok alapján figyelembe veszi a gépjármű tényleges értékcsökkenését, azt feltételezi, hogy az ilyen gépjármű tulajdonosának lehetősége van arra, hogy vitassa az általányszámításnak a gépjárművére történő alkalmazását annak bizonyítása érdekében, hogy a gépjárművére magasabb összegű adót vetettek ki, mint a tagállam területén már nyilvántartásba vett hasonló használt gépjárművek értékébe beépült maradványadó (a fent hivatkozott Tulliasiamies és Siilin ügyben hozott ítélet 88. pontja).
- 51 Emlékeztetni kell arra, hogy a panaszbizottságok létrehozásával a görög jogalkotó a Bíróság ítélkezési gyakorlatának kívánt megfelelni.

- 52 A Bizottság szerint azonban a panasz eljárás nem biztosít tényleges lehetőséget arra, hogy vitathassák az általányszámítás alkalmazását, amennyiben az adóalanynak 300 euró összegű díjat kell fizetnie, amely az esedékes adóra tekintettel alkalmas arra, hogy akadályozza a panaszbizottsághoz fordulás lehetőségét.
- 53 Emlékeztetni kell arra, hogy az ilyen díj csak akkor alkalmas arra, hogy visszatartsa a tulajdonosokat a panaszbizottság igénybevételeitől, ha az a vitatott regisztrációs adó összegének jelentős részét teszi ki.
- 54 E tekintetben a Görög Köztársaság a tárgyalás folyamán utalt rá, hogy a regisztrációs adó mértéke az érintett gépjármű hengerűrtartalmától függ. A regisztrációs adó így az 1 000–1 600 cm³ hengerűrtartalmú gépjárművek esetén az adóalap 20%-a, az 1 601–1 800 cm³ hengerűrtartalmú gépjárművek esetén az adóalap 30%-a, az 1 801–2 000 cm³ hengerűrtartalmú gépjárművek esetén az adóalap 40%-a és a 2 000 cm³-t meghaladó hengerűrtartalmú gépjárművek esetén az adóalap 50%-a.
- 55 A Görög Köztársaság ezenfelül – anélkül, hogy ennek a Bizottság ellentmondott volna – utalt arra, hogy a használtgépjármű-behozatal nagyobb része a nagy (2 000 cm³ feletti) hengerűrtartalmú gépjárművekre vonatkozott, amelynek értéke elég magas, és amelynek regisztrációs adója ennek következtében viszonylag jelentős.
- 56 Ilyen körülmények között úgy tűnik, hogy az érintett díj általában kevésbé jelentős összeget jelent a kifogásolt regisztrációs adó összegéhez képest.

- 57 Ezenfelül amint arra a Görög Köztársaság a tárgyalás folyamán utalt – anélkül, hogy annak a Bizottságnak ellentmondott volna –, az érintett díj általában megegyezett a műszaki magánszakvélemény költségével, gyakran akár alacsonyabb is volt annál.
- 58 Így meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem bizonyította azt, hogy a fent említett díj alkalmas arra, hogy visszatartsa a tulajdonosokat a panaszbizottsághoz fordulástól annak biztosítása érdekében, hogy a gépjárművére a görög jogszabály által előírt skálának megfelelően alkalmazott adó ne haladja meg a Görögországban már regisztrált hasonló használt gépjármű értékébe beépült maradványadót.
- 59 Ilyen körülmények között a Görög Köztársaságnak az EK 90. cikkből eredő kötelezettségeivel kapcsolatos kifogás megalapozott abban a tekintetben, hogy az e tagállamba behozott használt gépjárművek regisztrációs adójának számítási módja egyetlen – e gépjárművek kora szerinti értékcsökkenésre vonatkozó – kritériumon alapszik, amely nem garantálja, hogy az említett gépjárművek értékét olyan összegben határozzák meg, amely általában nagyon közel áll tényleges értékükhöz. Ezért ezen adóztatási mód nem zárja ki, hogy egyes esetekben a behozott használt gépjárművekre magasabb összegű adót vessenek ki, mint a görög területen már nyilvántartásba vett hasonló használt gépjármű értékébe beépült maradványadó összege.
- 60 Ezzel szemben nem állapítható meg kötelezettségszegés az adó összegének átalányjellegű megállapítási módját előíró adóztatási rendszer felépítésével szemben támasztott követelmények, azaz az adó számítási kritériumainak nyilvánossága és az átalányszámítás módja vitatásának – bármilyen hátrányos megkülönböztetés kizárására irányuló – lehetősége tekintetében.

- 61 Tekintettel a fenti megfontolásokra, meg kell állapítani, hogy a Görög Köztársaság – mivel a más tagállamból görög területre behozott használt gépjárművek adó-alapjának meghatározásához egyetlen, kizárólag a gépjármű korán alapuló értékcsökkenési tényezőt alkalmazott, amely szerint a 6 és 12 hónap közötti korú gépjárművekre 7%-os, az egyévesekre pedig 14%-os értékcsökkenést lehet figyelembe venni, ami nem garantálja, hogy a fizetendő adó nem haladja meg, akár csak egyedi esetekben is, a tagállam területén már nyilvántartásba vett, ugyanolyan típusú használt gépjárművek értékébe beépült maradványadó összegét – nem teljesítette az EK 90. cikkből eredő kötelezettségeit.
- 62 Ezt meghaladóan a keresetet el kell utasítani.

A költségekről

- 63 Az eljárási szabályzat 69. cikke 2. §-ának első albekezdése alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Az eljárási szabályzat 69. cikke 3. §-ának első bekezdése szerint részleges pernyertesség esetén a Bíróság elrendelheti a költségeknek a felek közötti megosztását, vagy határozhat úgy, hogy mindegyik fél maga viselje saját költségeit.
- 64 A jelen esetben, mivel mind a Bizottság, mind a Görög Köztársaság pervesztes lett egyes kérelmei tekintetében, kötelezni kell őket saját költségeik viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A Görög Köztársaság – mivel a más tagállamból görög területre behozott használt gépjárművek adóalapjának meghatározásához egyetlen, kizárólag a gépjármű korán alapuló értékcsökkenési tényezőt alkalmazott, amely szerint a 6 és 12 hónap közötti korú gépjárművekre 7%-os, az egyévesekre pedig 14%-os értékcsökkenést lehet figyelembe venni, ami nem garantálja, hogy a fizetendő adó nem haladja meg, akár csak egyedi esetekben is, a tagállam területén már nyilvántartásba vett, ugyanolyan típusú használt gépjárművek értékébe beépült maradványadó összegét – nem teljesítette az EK 90. cikkből eredő kötelezettségeit.**

- 2) **A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.**

- 3) **A Görög Köztársaság és az Európai Közösségek Bizottsága maguk viselik saját költségeiket.**

Aláírások