



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2013. december 19.*

„Belső adók — EUMSZ 110. cikk — Nyilvántartásba vételi adó — Hasonló jellegű hazai termékek — Az adó semlegessége a behozott használt gépjárművekkel és a belföldi piacon már jelen lévő hasonló járművekkel szemben”

A C-437/12. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Gerechtshof 's-Hertogenbosch (Hollandia) a Bírósághoz 2012. október 1-jén érkezett, 2012. szeptember 27-i határozatával terjesztett elő az előtte

az X

által indított eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: C. G. Fernlund (előadó) a nyolcadik tanács elnöke, tanácselnökként eljáró bíró, A. Ó Caoimh és E. Jarašiūnas bírák,

főtanácsnok: M. Wathelet,

hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2013. szeptember 19-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az X képviseletében M. M. de Jong advocaat,
- a holland kormány képviseletében C. Schillemans, C. Wissels és M. Noort, meghatalmazotti minőségben,
- a finn kormány képviseletében J. Heliskoski, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében C. Barslev, R. Troosters és R. Lyal, meghatalmazotti minőségben,

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

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: holland.

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 110. cikk értelmezésére irányul.
- 2 E kérelmet az X – egy jogi személy – által a más tagállamból származó személygépjármű Hollandiában való nyilvántartásba vétele során általa megfizetendő, a személygépjárműveket és motorkerékpárokat terhelő adó (belasting personenauto's en motorrijwielen, a továbbiakban: BPM) tárgyában kezdeményezett jogvitában terjesztették elő.

Jogi háttér

- 3 A Wet op de belasting personenauto's en motorrijwielen 1992 (a személygépjárműveket és motorkerékpárokat terhelő adóról szóló, 1992. évi törvény) alapügy tényállására alkalmazandó változatának (a továbbiakban: BPM-törvény) 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A személygépjárművet, a motorkerékpárt és a tehergépjárművet [»BPM«] terheli.

(2) Az adófizetési kötelezettség a személygépjárműnek, a motorkerékpárnak vagy a tehergépjárműnek a Wegenverkeerswet 1994 [a közúti közlekedésről szóló 1994. évi törvény] szerinti nyilvántartásba vételkor keletkezik.

[...]”

- 4 A BPM-törvény 9. cikke értelmében a BPM-et 2006-tól 2009-ig az érintett jármű „nettó katalógusárának” százalékos aránya alapján kellett kiszámítani, az e rendelkezésben szereplő csökkentésekre és emelésekre figyelemmel.

- 5 A nettó katalógusárát illetően a BPM-törvény 9. cikkének (3) és (6) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(3) A nettó katalógusár a bruttó katalógusár forgalmi adóval [...] csökkentett összege.

[...]

(6) Használt személygépjármű esetén [...] a személygépjármű első használatba vételének időpontjában érvényes katalógusár az irányadó. [...]”

- 6 2008. február 1-jétől módosult a BPM alapja. Már nem kizárólag a nettó katalógusár alapján számítják ki, hanem egy olyan összeget is magában foglal, amely a járművek tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1980. december 16-i 80/1268/EGK tanácsi irányelvnek (HL L 375., 36. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 6. kötet, 77. o.) megfelelően mért szén-dioxid-kibocsátás (a továbbiakban: CO₂) mértékétől függ. Ennélfogva a BPM alapjában a nettó katalógusárra vonatkozó rész fokozatosan csökkent a CO₂-kibocsátás mértékére vonatkozó rész javára.

- 7 2006 és 2009 között a BPM alapjában figyelembe vett nettó katalógusár százalékos arányai a következők voltak:

– 2006-tól 2008. január 31-ig: 45,2%;

– 2008. február 1-jétől: 42,3%, és

– 2009-ben: 40%.

- 8 A 2008. február 1-je és 2009. december 31-e közötti időszakban az átmeneti rendelkezések folytán a CO₂-kibocsátás alapján kiszámított BPM nem volt alkalmazható az ebben az időszakban behozott és nyilvántartásba vett azon használt járművekre, amelyeket először 2008. február 1-je előtt vettek használatba.
- 9 2010. január 1-jétől minden jármű nyilvántartásba vételére az egyszerre a nettó katalógusár és a CO₂-kibocsátás mértéke alapján számított BPM alkalmazandó, ideértve azokat a járműveket is, amelyeket először 2008. február 1-je előtt vettek használatba.
- 10 A BPM használt járművekre vonatkozó összegét illetően a BPM-törvény 10. cikke a következőképpen rendelkezik:
- „(1) [A járműre] alkalmazandó adó összegét [...] az adó mérséklése mellett kell kiszámítani.
- (2) Az (1) bekezdés értelmében vett adómérséklés a jármű első használatba vételének időpontjában érvényes holland vételár százalékában kifejezett értékcsökkenéssel egyenlő. [...]
- [...]”
- 11 A BPM-törvény lehetőséget ad az adófizetésre kötelezett személy számára a csökkentett BPM választására, ha a BPM-nek a jármű Hollandiában új járműként történő első használatba vételekor – az adó alapjára és mértékére vonatkozó, abban az időpontban hatályos jogszabályi rendelkezések értelmében – alkalmazandó összege a 2010-re kiszámított összegnél alacsonyabb lett volna.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 12 Az X 2010. január 11-én személygépjármű Hollandiában történő nyilvántartásba vétele céljából BPM-bevallásában 5766 euró összeget tüntetett fel, és meg is fizette azt. A járművet 2006. május 30-án Németországban helyezték először forgalomba, és ekkor német rendszámmal rendelkezett.
- 13 Az X panaszt nyújtott be a BPM megfizetendő és megfizetett összegével szemben. Mivel a voorzitter van het managementteam van het onderdeel Belastingdienst/Z van de rijksbelastingdienst elutasította ezt a panaszt, az X keresetet indított a Rechtbank Breda előtt. E bíróság részben helyt adott a keresetnek, és elrendelte a BPM összegéből 1 233 euró visszatérítését.
- 14 Az X fellebbezést nyújtott be a Gerechtshof 's-Hertogenboschhoz a Rechtbank Breda által hozott ítélettel szemben. Az X úgy ítéli meg, hogy a megfizetendő BPM összegének kiszámításához azon adó összegéből kell kiindulni, amely a 2008. február 1-je és 2009. december 31-e közötti időszakban nyilvántartásba vett hasonló jellegű használt járműveket még terheli, és amelynek alapja nem tartalmazza a CO₂-kibocsátásra vonatkozó részt. Az X így a megfizetett BPM összegéből 2 809 euró visszatérítését kéri.
- 15 Az X arra hivatkozik, hogy a BPM összegegyeztetetlen az uniós joggal. Az összege magasabb az először 2008. február 1-je előtt használatba vett azon hasonló jellegű használt járműveket még terhelő adó összegénél, amelyeket – a szóban forgó járművel szemben – a 2008. február 1-je és 2009. december 31-e közötti időszakban hoztak be és vettek nyilvántartásba. Az ezen időszakot követően behozott használt járművekre tehát sokkal nagyobb adóteher nehezedik, mint az ezen időszak során nyilvántartásba vett hasonló járművekre.

- 16 A voorzitter van het managementteam van het onderdeel Belastingdienst/Z van de rijksbelastingdienst úgy ítéli meg, hogy a megfizetendő BPM összegének kiszámításához azon hasonló jellegű járműveket még terhelő adó összegéből kell kiindulni, amelyeket – a szóban forgó járműhöz hasonlóan – 2006-ban vettek először használatba, és amelyeket ugyanebben az évben vettek új járművekként nyilvántartásba Hollandiában.
- 17 A kérdést előterjesztő bíróságnak bizonyos kételyei vannak a BPM EUMSZ 110. cikkel való összeegyeztethetősége tekintetében. Azt a kérdést veti fel, hogy az alapügyben szereplő jármű nyilvántartásba vételekor el kell-e tekinteni ezen adó kivetésétől, amennyiben az a CO₂-kibocsátástól függ. Azt a kérdést is felveti, hogy össze kell-e hasonlítani a BPM-nek e jármű 2010-ben történt nyilvántartásba vételekor fizetendő összegét ezen adónak az új járművekként Hollandiába 2006-ban behozott és nyilvántartásba vett, hasonló jellegű járművek értékébe 2010-ben már beépült maradványösszegével, vagy pedig ezen adó azon járművek értékébe 2010-ben már beépült maradványösszegével, amelyeket – a szóban forgó járműhöz hasonlóan – 2006-ban vettek először használatba, és amelyeket ezt követően a 2008. február 1-je és 2009. december 31-e közötti időszakban hoztak be és vettek nyilvántartásba használt járműként.
- 18 E körülmények között határozott úgy a Gerechtshof 's-Hertogenbosch, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Annak az EUMSZ 110. cikk keretében megválaszolandó kérdésnek az értékelése során, hogy a [szóban forgó jármű] nyilvántartásba vételét 2010-ben terhelő adó összege meghaladja-e (vagy nem haladja-e meg) a belföldön már nyilvántartásba vett hasonló jellegű használt személygépjárművek értékébe beépült maradványadó összegét, e maradványösszeg meghatározása szempontjából hasonló jellegűnek tekintendő-e
- a [szóban forgó jármű] első használatbavételének évében (2006-ban) új járműként nyilvántartásba vett hasonló [jármű] vagy
 - ezenfelül a használt járművek piacán 2010-ben rendelkezésre álló és – akárcsak a [szóban forgó jármű] – először 2006. május 30-án használatba vett és egyébként hasonló, de 2006. május 30-át követően (2006. május 30-a és 2009 között) használt [járműként] (importált és) nyilvántartásba vett (többi) [jármű] is és/vagy
 - ezenfelül a használt járművek piacán 2010-ben rendelkezésre álló és – a [szóban forgó járműtől] eltérően – először 2006. május 30-át követően használatba vett, de egyébként hasonló, és 2006. május 30-át követően (2006. május 30-a és 2009 között) új vagy használt járműként (importált és) nyilvántartásba vett (többi) [jármű] is?
- 2) Azon kérdés értékelése körében, hogy ellentétes-e az EUMSZ 110. cikkel a [szóban forgó jármű] nyilvántartásba vételét 2010-ben terhelő BPM kivetése, amennyiben ezen adó [...] a [CO₂]-kibocsátástól függ, olyan új adónak tekintendő-e az adó e része, amely megkülönböztetendő a 2008. február 1-jéig kizárólag a [nettó] katalógusártól függő BPM-től, és így, amennyiben az adó a szén-dioxid-kibocsátástól függ, irreleváns a 2010. január 1-je előtt nyilvántartásba vett (hasonló jellegű) használt személygépjárművekkel való összehasonlítás?
- 3) Ha a [második] kérdés értelmében vett új adóról van szó: az EUMSZ 110. cikk alapján ellentétes-e a [jármű] nyilvántartásba vételét 2010-ben terhelő BPM kivetésével, amennyiben ezen adó [...] a [CO₂]-kibocsátástól függ, az, hogy a [szóban forgó] [járműhöz] hasonló, először 2008. február 1-je előtt használatba vett, és 2008. február 1-je és 2009. december 31-e között használt járműként importált és nyilvántartásba vett [járműveket] [...] nem terhelte a [CO₂]-kibocsátástól függő adó, miközben ezt a [CO₂]-kibocsátástól függő adót az említett időszakban kivetették az először 2008. február 1-jét követően használatba vett, de egyébként a szóban forgó járműhöz hasonló [járművek] nyilvántartásba vétele során?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

- 19 A kérdést előterjesztő bíróság együttesen megvizsgálandó kérdései lényegében arra irányulnak, hogy egyfelől az EUMSZ 110. cikk alkalmazása céljából melyek azok a hazai termékek, amelyek azon használt járműhöz hasonló jellegűek, amelyet először 2008. február 1-je előtt vettek használatba, tovább 2010-ben hoztak be Hollandiába és vettek ott nyilvántartásba, másfelől pedig az EUMSZ 110. cikket úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan adó, mint a 2010-ben hatályban lévő BPM.

A hasonló jellegű hazai termékek

- 20 Előzetesen meg kell jegyezni, hogy a valamely tagállam által a gépjárműveknek a területén a forgalomba helyezés céljából történő nyilvántartásba vétele után kivetett adót belső adónak kell tekinteni, így azt az EUMSZ 110. cikk szempontjából kell megvizsgálni (lásd ebben az értelemben a C-402/09. sz. Tatu-ügyben 2011. április 7-én hozott ítélet [EBHT 2011., I-2711. o.] 32. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 21 Ezzel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy e cikk első bekezdése tiltja, hogy az egyes tagállamok más tagállamok termékeire a hasonló jellegű hazai termékekre kivetett adónál magasabb belső adót vessenek ki.
- 22 Ezenkívül emlékeztetni kell arra, hogy a valamely tagállam piacán jelenlévő gépjárművek az EUMSZ 110. cikk értelmében annak „hazai termékei” (lásd a fent hivatkozott Tatu-ügyben hozott ítélet 55. pontját).
- 23 Amikor e termékeket e tagállam használtjármű-piacán értékesítik, a behozott használt járművekhez „hasonló jellegű termékeknek” kell tekinteni, ha a sajátosságaik és az általuk kielégíteni hivatott igények egymással versenyhelyzetben állnak. A két járműmodell közti verseny mértéke attól függ, hogy mennyire térnek el a különböző elvárások, különösen az ár, a méret, a felszereltség, a teljesítmény, az üzemanyag-fogyasztás, a tartósság és a megbízhatóság tekintetében. A referencijárműnek a behozott jármű tulajdonságaihoz legközelebb álló tulajdonságokkal rendelkező járműnek kell lennie. Ez a modell, a típus, és más, olyan tulajdonságok figyelembevételét jelenti, mint a meghajtás módja vagy a felszereltség, az életkor, valamint a futásteljesítmény, az általános állapot vagy a márka (lásd különösen a C-101/00. sz., Tulliasiamies és Siilin ügyben 2002. szeptember 19-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-7487. o.] 75. és 76. pontját, valamint a C-74/06. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-7585. o.] 29. és 37. pontját).
- 24 Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy az előző pontban említett szempontok felsorolása nem kimerítő és nem is kötelező jellegű. Egészen nyilvánvalóan a referencijármű a behozott járműre jellemző tulajdonságok szerint változhat. Két olyan jármű, amelyeknek megegyezik az első használatba vételi időpontja, nem feltétlenül hasonló például az elhasználódás eltérő jellege miatt. A nemzeti bíróság feladata, hogy az előző pontban említettekhez hasonló tulajdonságokat figyelembe véve meghatározza, melyek azok a hazai termékek, amelyeknek a tulajdonságai a legközelebb állnak a kérdéses behozott jármű tulajdonságaihoz.
- 25 Ebből következően a holland piacon már jelen lévő, a kérdéses behozott járműéihez legközelebb álló tulajdonságokkal rendelkező járművek minősülnek azon hazai termékeknek, amelyek az olyan használt járműhöz hasonló jellegűek, mint amilyen az alapügyben szerepel, és amelyet először 2008. február 1-je előtt vettek használatba, továbbá 2010-ben hoztak be Hollandiába és vettek ott nyilvántartásba.

A BPM-nek az EUMSZ 110. cikkel való összeegyeztethetősége

- 26 Az EUMSZ 110. cikk célja, hogy szabályos versenyfeltételek mellett biztosítsa az áruk szabad mozgását a tagállamok között. Arra irányul, hogy a védelem minden olyan formáját felszámolja, amely a más tagállamokból származó termékekre vonatkozó hátrányosan megkülönböztető belső adó alkalmazásából eredhet (a fent hivatkozott Tatu-ügyben hozott ítélet 34. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 27 E célból – amint arra a jelen ítélet 21. pontja rámutatott – e cikk első bekezdése tiltja, hogy az egyes tagállamok más tagállamok termékeire a hasonló jellegű hazai termékekre kivetett adónál magasabb belső adót vessenek ki.
- 28 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely adószabályozás csak akkor tekinthető az EUMSZ 110. cikkel összeegyeztethetőnek, ha megállapítást nyert, hogy az jellegénél fogva minden esetben alkalmas annak kiküszöbölésére, hogy a behozott termékekre a hazai termékeknél nagyobb adóteher nehezedjen, következésképpen semmilyen esetben sem jár megkülönböztető hatással (a C-10/08. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben 2009. március 19-én hozott ítélet 24. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 29 A Bíróság így már megállapította, hogy a Szerződés e rendelkezésének a gépjárművek adóztatása területén az a célja, hogy biztosítsa a belső adók teljes semlegességét a már a belföldi piacon található és a behozott termékek közötti verseny tekintetében (a C-47/88. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben 1990. december 11-én hozott ítélet [EBHT 1990., I-4509. o.] 9. pontja és a C-387/01. sz. Weigel-ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-4981. o.] 66. pontja).
- 30 A Bíróság azt is pontosította, hogy a nyilvántartásba vételi adó valamely tagállamban való megfizetésekor ezen adó összege beépül a jármű értékébe. Ily módon, amennyiben az érintett tagállamban nyilvántartásba vett járművet ezután használt járműként ugyanebben a tagállamban értékesítik, a nyilvántartásba vételi adó maradványösszegét magában foglaló forgalmi értéke megegyezik az eredeti értékének – a jármű értékcsökkenése révén meghatározott – törtrészeivel (a C-290/05. és C-333/05. sz., Nádasdi és Németh egyesített ügyekben 2006. október 5-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-10115. o.] 54. pontja).
- 31 Így az EUMSZ 110. cikk megsértésének minősül, ha a valamely más tagállamból behozott használt járművet terhelő ezen adó összege meghaladja a belföldön már nyilvántartásba vett hasonló használt járművek értékébe beépült, említett adó maradványösszegét (a C-345/93. sz. Nunes Tadeu-ügyben 1995. március 9-én hozott ítélet [EBHT 1995., I-479. o.] 20. pontja, a C-393/98. sz. Gomes Valente-ügyben 2001. február 22-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-1327. o.] 23. pontja, valamint a fent hivatkozott Tulliasiamies és Siilin ügyben hozott ítélet 55. pontja).
- 32 Ha ugyanis a behozott használt járművekre kivetett nyilvántartásba vételi adó összege meghaladja a hazai piacon már nyilvántartásba vett hasonló használt járművek értékébe beépült adó maradványösszegét, ez azzal a veszéllyel jár, hogy a belföldi használt járművek értékesítése előnyben részesül, ily módon pedig visszatart a hasonló jellegű használt járművek behozatalától.
- 33 Mindazonáltal az EUMSZ 110. cikknek nem célja annak megakadályozása, hogy valamely tagállam új adókat vezessen be, vagy módosítsa a már létező adók mértékét vagy alapját (a fent hivatkozott Nádasdi és Németh egyesített ügyekben hozott ítélet 49. pontja és a fent hivatkozott Tatu-ügyben hozott ítélet 50. pontja).
- 34 A tagállamoknak az új adók kialakítására, illetve a már létező adók mértékének vagy alapjának módosítására irányuló hatásköre azonban nem korlátlan. Az EUMSZ 110. cikkben megfogalmazott tilalmat minden olyan esetben alkalmazni kell, amikor valamely adó a nemzeti termékek javára

visszatarthatja a gazdasági szereplőket a többi tagállamból származó áruk behozatalától (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Tatu-ügyben hozott ítélet 52. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

- 35 Így a tagállamok nem vezethetnek be új adókat, illetve nem módosíthatják a már létező adókat azzal a céllal vagy hatással, hogy a belföldi piacon rendelkezésre álló és oda az említett adók vagy azok módosításának hatálybalépése előtt bevezetett hasonló termékek értékesítése javára visszatartson a behozott termékek értékesítésétől (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Tatu-ügyben hozott ítélet 53. pontját).
- 36 Ami a BPM-et illeti, a Bírósághoz benyújtott iratokból következik, hogy ezt az adót csak a jármű holland területen való első nyilvántartásba vételekor kellett megfizetni. A holland szabályozást 2006 óta több alkalommal módosították. 2008. február 1-je előtt az említett adót kizárólag a nettó katalógusár százalékos aránya alapján számították ki. Ezen időponttól kezdve annak alapjába beleszámít egy olyan összeg is, amely a CO₂-kibocsátás mértékétől függ. Így ezen adóalapban a nettó katalógusárra vonatkozó rész fokozatosan csökkent a CO₂-kibocsátás mértékére vonatkozó rész javára.
- 37 Amint azt a holland kormány és az Európai Bizottság kiemelte, világos, hogy a BPM számítási módját érintő módosítás ellenére annak adóztatandó tényállása – vagyis a jármű Hollandia területén való első nyilvántartásba vétele – ugyanaz maradt a szóban forgó módosítás előtt csakúgy, mint utána. A jelen ügyben tehát ugyanarról az adóról van szó, mint korábban.
- 38 Még ha feltételezzük is, hogy új adóról van szó, az EUMSZ 110. cikkben előírt és a jelen ítélet 34. pontjában felidézett tilalmat minden olyan esetben alkalmazni kell, amikor valamely belső adó a hasonló jellegű hazai termékek javára visszatarthatja a gazdasági szereplőket a többi tagállamból származó áruk behozatalától.
- 39 Az alapügyben a Bírósághoz benyújtott iratokból kitűnni látszik, hogy azokra a használt járművekre, amelyek első használatba vételére 2008. február 1-je előtt került sor, azonban a 2008. február 1-je és 2009. december 31-e közötti időszakban hoztak be Hollandiába és vettek itt nyilvántartásba, a BPM-nek a CO₂-kibocsátás mértékétől függő része tekintetében fennálló mentesség folytán alacsonyabb BPM-et kellett alkalmazni, mint a 2010. január 1-jétől behozott és nyilvántartásba vett hasonló jellegű használt járművekre.
- 40 Ebben az esetben a hazai piacon lennének olyan hasonló jellegű használt járművek, mint amilyen az alapügyben szerepel, amelyeknek az értékébe már beépült BPM maradványösszege alacsonyabb a kérdéses járműre kivetett ezen adó összegénél.
- 41 Ha ez utóbbi összeg meghaladja a belföldön korábban nyilvántartásba vett hasonló jellegű használt járművek értékébe már beépült maradványadó legalacsonyabb összegét, akkor nem állapítható meg, hogy a BPM-törvény jellegénél fogva minden esetben alkalmas annak kiküszöbölésére, hogy a behozott termékekre a hazai termékekénél nagyobb adóteher nehezedjen, következésképpen e törvény semmilyen esetben se járjon megkülönböztető hatással.
- 42 Az ilyen megkülönböztető hatások csak akkor kerülhetők el, ha választható a belföldön korábban nyilvántartásba vett hasonló jellegű használt járművek értékébe már beépült nyilvántartásba vételi adó legalacsonyabb maradványösszege.
- 43 A nemzeti bíróság feladata annak megvizsgálása, hogy a BPM-nek az alapügyben szereplőhöz hasonló használt járműre kivetett összege a belföldön korábban nyilvántartásba vett hasonló jellegű használt járművek értékébe már beépült ezen adó legalacsonyabb maradványösszegét meghaladja-e, vagy sem.

- 44 Ebből következően az EUMSZ 110. cikkel ellentétes a BPM-törvényben foglalthoz hasonló adó, ha és amennyiben a behozott használt járművekre a Hollandiában való nyilvántartásba vételükkor kivetett ezen adó összege meghaladja az ugyanezen tagállamban korábban nyilvántartásba vett hasonló jellegű használt járművek értékébe már beépült nyilvántartásba vételi adó legalacsonyabb maradványösszegét.
- 45 Az előző megfontolások összessége alapján a feltett kérdésekre a következőképpen kell válaszolni:
- az EUMSZ 110. cikk alkalmazása céljából a holland piacon már jelen lévő, a kérdéses behozott járműveihez legközelebb álló tulajdonságokkal rendelkező járművek minősülnek azon hazai termékeknek, amelyek az olyan használt járműhöz hasonló jellegűek, mint amilyen az alapügyben szerepel, és amelyet először 2008. február 1-je előtt vettek használatba, továbbá 2010-ben hoztak be Hollandiába és vettek ott nyilvántartásba;
 - az EUMSZ 110. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes a BPM-törvényben foglalthoz hasonló adó, ha és amennyiben a behozott használt járművekre a Hollandiában való nyilvántartásba vételükkor kivetett ezen adó összege meghaladja az ugyanezen tagállamban korábban nyilvántartásba vett hasonló jellegű használt járművek értékébe már beépült nyilvántartásba vételi adó legalacsonyabb maradványösszegét.

A költségekről

- 46 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

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

Az EUMSZ 110. cikk alkalmazása céljából a holland piacon már jelen lévő, a kérdéses behozott járműveihez legközelebb álló tulajdonságokkal rendelkező járművek minősülnek azon hazai termékeknek, amelyek az olyan használt járműhöz hasonló jellegűek, mint amilyen az alapügyben szerepel, és amelyet először 2008. február 1-je előtt vettek használatba, továbbá 2010-ben hoztak be Hollandiába és vettek ott nyilvántartásba.

Az EUMSZ 110. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes a 2010-ben hatályban lévő, a személygépjárműveket és motorkerékpárokat terhelő adóhoz („belasting personenauto’s en motorrijwielen”) hasonló adó, ha és amennyiben a behozott használt járművekre a Hollandiában való nyilvántartásba vételükkor kivetett ezen adó összege meghaladja az ugyanezen tagállamban korábban nyilvántartásba vett hasonló jellegű használt járművek értékébe már beépült nyilvántartásba vételi adó legalacsonyabb maradványösszegét.

Aláírások