

WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 5 października 2006 r. *

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 Nádasdi (sprawa C-290/05)

przeciwko

Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága,

oraz

Ilona Németh (sprawa C-333/05)

przeciwko

Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága,

* Język postępowania: węgierski.

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: P. Jann, prezes izby, N. Colneric (sprawozdawca), J.N. Cunha Rodrigues, M. Ilešič i E. Levits, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,
sekretarz: B. Fülöp, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 1 czerwca 2006 r. (sprawa C-290/05),

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu A. Nádassdiego przez Z. Lampégo, ügyvéd,
- w imieniu I. Németh przez I. Szabadosa, ügyvéd,
- w imieniu rządu węgierskiego przez P. Gottfrieda (sprawy C-290/05 i C-333/05) oraz przez R. Somssich i A. Müller (sprawa C-290/05), działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu polskiego przez J. Pietrasa, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez R. Lyala i K. Riczné-Talabér, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 13 lipca 2006 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wnioski o wydanie orzeczeń w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni 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 państw członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych — wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednoliczona podstawa wymiaru podatku (Dz.U. L 145, str. 1), zmienionej dyrektywą Rady 91/680/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. (Dz.U. L 376, str. 1, zwanej dalej: „szósta dyrektywa”).
- 2 Pytania te zostały przedstawione w ramach dwóch postępowań wszczętych przez A. Nádasdiego i I. Németh odpowiednio przeciwko Vám- és Péntügyórség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága (organ celno-skarbowy dla regionu d'Észak-Alföld) i Vám- és Péntügyórség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága (organ celno-skarbowy dla regionu Dél-Alföld) dotyczących opłaty rejestracyjnej, która została na nich nałożona w związku z rejestracją na Węgrzech używanych pojazdów silnikowych nabytych w Niemczech.

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

3 Artykuł 23 WE stanowi:

„1. Podstawą Wspólnoty jest unia celna, która rozciąga się na całą wymianę towarową i obejmuje zakaz ceł przywozowych i wywozowych między państwami członkowskimi oraz wszelkich opłat o skutku równoważnym, jak również przyjęcie wspólnej taryfy celnej w stosunkach z państwami trzecimi.

2. Postanowienia artykułu 25 i rozdziału 2 niniejszego tytułu stosują się do produktów pochodzących z państw członkowskich oraz do produktów pochodzących z państw trzecich, jeżeli znajdują się one w swobodnym obrocie w państwach członkowskich”.

4 Artykuł 25 WE stanowi:

„Cła przywozowe i wywozowe lub opłaty o skutku równoważnym są zakazane między państwami członkowskimi. Zakaz ten stosuje się również do ceł o charakterze fiskalnym”.

5 Artykuł 90 WE ma następujące brzmienie:

„Żadne państwo członkowskie nie nakłada bezpośrednio lub pośrednio na produkty innych państw członkowskich podatków wewnętrznych jakiegokolwiek rodzaju wyższych od tych, które nakłada bezpośrednio lub pośrednio na podobne produkty krajowe.

Ponadto żadne państwo członkowskie nie nakłada na produkty innych państw członkowskich podatków wewnętrznych, które pośrednio chronią inne produkty”.

6 Artykuł 33 szóstej dyrektywy stanowi:

„1. Bez uszczerbku dla innych przepisów prawa wspólnotowego, w szczególności obowiązujących przepisów Wspólnoty dotyczących ogólnego systemu przechowywania, transportu i monitorowania produktów podlegających akcyzie, niniejsza dyrektywa nie zabrania żadnemu państwu członkowskiemu utrzymywania lub wprowadzania podatków od umów ubezpieczenia, podatków od gier i zakładów, podatków akcyzowych, opłat skarbowych oraz, ogólnie, jakichkolwiek podatków, ceł lub opłat, które nie mogą być uznane za podatki obrotowe, pod warunkiem jednakże, że te podatki, cła i opłaty nie prowadzą w handlu między państwami członkowskimi do powstawania formalności związanych z przekraczaniem granicy.

2. Wszelkie odniesienia w niniejszej dyrektywie do wyrobów podlegających akcyzie stosują się do następujących produktów, w rozumieniu obowiązujących przepisów prawa wspólnotowego:

- oleje mineralne,

- alkohol i napoje alkoholowe,

- wyroby tytoniowe⁷.

Uregulowania węgierskie

- ⁷ Ustawa nr CX z 2003 r. o opłacie rejestracyjnej (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény, zwana dalej „ustawą o opłacie rejestracyjnej”) stanowi:

„Artykuł 1

1. Opłata rejestracyjna (zwana dalej »opłatą«) jest pobierana od każdego samochodu osobowego lub autokarawanu (zwanego 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 — rejestrację 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 są — 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 przywożącego.

[...]

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 określana w momencie dopuszczenia go do ruchu jako różnica pomiędzy opłatą, jaka przypadałaby od samochodu przed zmianą jego przeznaczenia, a opłatą, jaka przypadłaby po jej dokonaniu.

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

[...]

Artykuł 13

1. Organ skarbowy zwraca opłatę bądź na wniosek płatnika zalicza ją na poczet zaliczki, jeżeli zobowiązany do uiszczenia zaliczki dokonał wywozu samochodu z terytorium krajowego.

[...]

Artykuł 15

Klasyfikacja samochodu ze względów ochrony środowiska jest dokonywane na podstawie pkt II załącznika 5 do rozporządzenia KÖHÉM nr 6/1990 (IV. 12.) w sprawie wymogów technicznych dopuszczenia i uczestniczenia w ruchu drogowym pojazdów, obowiązującego od dnia 30 sierpnia 2003 r.

[...]”.

- 8 Załącznik do ustawy o opłacie rejestracyjnej określa różne stawki opłaty w zależności od norm emisji, rodzaju paliwa napędowego i pojemności silnika. Kwoty te są określone na podstawie tabeli i nie ulegają zmianom, niezależnie od tego czy chodzi o samochód nowy, czy używany.

- 9 Artykuł 16 ustawy o opłacie rejestracyjnej zmienił przepisy ustawy nr I z 1988 r. o ruchu na drogach publicznych (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, zwanej dalej „ustawą o ruchu drogowym”).

- 10 Zgodnie z art. 5 ust. 4 ustawy o ruchu drogowym w brzmieniu zmienionym przez ustawę o opłacie rejestracyjnej:

„Wszystkie pojazdy dopuszczone do ruchu i zarejestrowane przez właściwy organ innego państwa mogą uczestniczyć w ruchu drogowym na terytorium krajowym na warunkach określonych przez przepisy szczególne”.

- 11 Zgodnie z art. 23 ustawy o ruchu drogowym:

„1. Pojazd może zostać dopuszczony do ruchu — po przeprowadzeniu badań określonych w ust. 3 — jeżeli właściciel przedstawił w ramach postępowania administracyjnego dowód nabycia przez niego prawa własności, dowód zawarcia przez niego umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej kierowcy i uiszczenia opłaty 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 użytkownik pojazdu posiadającego zagraniczne tablice rejestracyjne i przeznaczonego do wykorzystywania na terytorium krajowym wszczyna procedurę dopuszczenia do ruchu pojazdu najpóźniej trzydziestego dnia od dnia nabycia przez niego pojazdu względnie od dnia przywozu”.

- ¹² Artykuł 47 lit. t) ustawy o ruchu drogowym definiuje pojęcie „krajowego użytkownika pojazdu” jako:

„użytkownika, który ma stałe bądź zwykle miejsce zamieszkania, względnie siedzibę, na terytorium Republiki Węgierskiej”.

- ¹³ W dniu 1 lutego 2004 r., równoległe z wejściem w życie ustawy o opłacie rejestracyjnej, uchylona została ustawa nr LXXVIII z 1991 r. o podatku konsumpcyjnym (a fogyasztási adóról szóló 1991. évi LXXVIII. törvény), która ustanowiła podatek obrotowy od cen pewnych towarów, a wśród nich również samochodów, i do którego zapłaty na rzecz budżetu krajowego zobowiązani byli z jednej strony producenci tych wyrobów i, z drugiej strony, w przypadku wyrobów sprowadzanych z zagranicy, dłużnicy celni. Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy o podatku konsumpcyjnym podatek ten nie był pobierany, w przypadku gdy na rynek krajowy wprowadzane były wyroby używane, w szczególności samochody.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

Sprawa C-290/05

- 14 W dniu 2 maja 2004 r. A. Nádasdi zakupił w Niemczech używany samochód osobowy za cenę 6000 EUR i w dniu 13 maja 2004 r. wystąpił do Debreceni Fővármivatal (główny urząd celny w Debreczynie) o dokonanie wymiaru opłaty rejestracyjnej.
- 15 Decyzją z dnia 14 maja 2004 r. organ ten nałożył na skarżącego opłatę rejestracyjną w wysokości 150 000 HUF, którą skarżący uiszczył tego samego dnia. Organ ten wydał potwierdzenie dokonania zapłaty przez dłużnika noszące datę 14 maja 2004 r.
- 16 Następnie w ramach uprawnień kontrolnych Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága zmienił decyzją nr 8074/2004 z dnia 11 listopada 2004 r. decyzję wydaną przez Debreceni Fővármivatal, określając kwotę opłaty rejestracyjnej należnej od A. Nádasdiego na kwotę 390 000 HUF i wezwał go do zapłaty różnicy w wysokości 240 000 HUF najpóźniej w terminie 15 dni po uprawomocnieniu się tej decyzji.
- 17 Zgodnie z uzasadnieniem decyzji nr 8074/2004 kwota opłaty rejestracyjnej została podwyższona w związku z przyjęciem ustawy nr XII z 2004 r. zmieniającej ustawę nr CX z 2003 r. o opłacie rejestracyjnej (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény módosításáról rendelkező 2004. évi XII. törvény), która weszła w życie w dniu 14 maja 2004 r. Nowe taryfy są stosowane, jeżeli potwierdzenie dokonania zapłaty tej opłaty zostało wydane po wejściu w życie ustawy nr XII z 2004 r.

18 A. Nádasdi wniósł skargę do sądu krajowego, wnosząc w niej o poddanie decyzji nr 8074/2004 kontroli sądowej.

19 W tych okolicznościach Hajdú-Bihar Megyei Bíróság postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy państwa członkowskie mogą, niezależnie od art. 90 akapit pierwszy WE, utrzymać opłatę od samochodów używanych pochodzących z innych państw członkowskich, która w ogóle nie uwzględnia wartości pojazdu, a jej wysokość zależy wyłącznie od parametrów technicznych samochodu (typ silnika, pojemność) i jego klasyfikacji ze względów ochrony środowiska?

2. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: czy w odniesieniu do importowanych samochodów używanych stosowana w niniejszym postępowaniu 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 zakupiła w Niemczech używany samochód osobowy i w dniu 28 grudnia 2004 r. wszczęła przed Kecskeméti Fővárhivatal (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) zaklasyfikowała ten samochód ze względów ochrony 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 względów ochrony środowiska.

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

23 W związku z tym I. Németh wniosła skargę do sądu krajowego, odwołując się od decyzji utrzymującej w mocy decyzję Kecskeméti Fővármihatal. Skarżąca uważa, że ustawa o opłacie rejestracyjnej narusza prawo wspólnotowe. Zdaniem skarżącej 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 skarżącej, 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 członkowskim, 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 członkowskim, 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 członkowskim, 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 członkowskim, 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 — pominiawszy 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 postawił orzec w sprawie C-333/05 bez przeprowadzania rozprawy.

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

W przedmiocie dopuszczalności wniosków o wydanie orzeczenia prejudycjalnego*Sprawa C-290/05*

- 27 Rząd węgierski uważa, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest niedopuszczalny. Po pierwsze, rząd węgierski podnosi, że sąd krajowy powinien był zająć stanowisko w przedmiocie pytania, czy na skarżącego w postępowaniu przed sądem krajowym powinna zostać nałożona opłata rejestracyjna zgodnie z nowymi stawkami. Rząd węgierski podkreśla, że w tym przypadku chodzi w istocie o kwestię dotyczącą prawa krajowego. Rząd węgierski zauważa również, że postanowienie sądu krajowego nie wskazuje, z jakich powodów wykładnia prawa wspólnotowego, o którą 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 całkowitym rozdziale zadań sądów krajowych i Trybunału. Do sądu krajowego, przed którym zawiśł 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 pytań, które zadaje Trybunałowi. W konsekwencji, jeśli postawione pytania dotyczą wykładni 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 wykładnia prawa wspólnotowego, o którą 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 niezbędnych 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 wykładni prawa wspólnotowego, która będzie użyteczna dla sędziego krajowego, nakłada na niego obowiązek określenia 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 zawisłej przed sądem krajowym.
- 32 Jeżeli chodzi o powody, dla których pytania zostały przedstawione, sąd krajowy wskazuje, że chociaż A. Nádasi 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 zawisłej 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 w dopuszczalność drugiego, trzeciego i czwartego pytania, powołując się na okoliczność, 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 twierdząco na pytania podniesione przez skarżącą w postępowaniu przed sądem krajowym, sąd krajowy może uwzględnić jej żądania, a w przeciwnym wypadku powinien je oddalić.
- 36 Zatem wątpliwości rządu 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 opłatę 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 opłatę 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 opłatę 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 ją 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 części pytania 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 przywożonymi 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 jeśli przesłanki tego rodzaju dyskryminacji bezpośredniej 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 przywożonymi 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 zostały już obciążane 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 każdego z państw członkowskich w ustanawianiu systemu opłat

zróznicowanych dla różnych produktów, nawet jeśli 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 różnicowanie 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, bezpośredniej i pośredniej, 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 nałożona 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 wyłącznie 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 opłatę tę 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, pierwszą część pytania pierwszego 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 żaden sposób 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 części 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 drugą część pytania 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 rozstrzygający przedłożone pytania prejudycjalne stwierdzał, że opłata taka jak ustanowiona przez ustawę o opłacie rejestracyjnej jest niezgodna z art. 90 akapit pierwszy WE, rząd 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 rząd 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 taką wykładnię 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 ogólną zasadę pewności prawa leżącą 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 trudności związanych 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 usprawiedliwiałyby one ograniczenie skutków niniejszego wyroku w czasie.
- 69 Jeżeli chodzi o koszty administracyjne prawo wspólnotowe, wymaga jedynie, aby państwo członkowskie dokonało zwrotu nadpłat zgodnie z przepisami krajowymi, pod warunkiem poszanowania zasad równowartości 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 (aregistráció adóról szolo 2003. evi 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 wyłącznie 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