A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2008. július 17. *

A C-426/07. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku (Lengyelország) a Bírósághoz 2007. szeptember 14-én érkezett, 2007. június 27-i határozatával terjesztett elő az előtte

Dariusz Krawczyński

és

a **Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: P. Jann tanácselnök, A. Tizzano, M. Ilešič (előadó), E. Levits és J.-J. Kasel bírák,

* Az eljárás nyelve: lengyel.

főtanácsnok: E. Sharpston,
hivatalvezető: R. Grass,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– D. Krawczyński képviseletében W. Kłoskowski radca prawny,

– a Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku képviseletében W. Dziemiach radca prawny,

– a lengyel kormány képviseletében M. Dowgielewicz, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében D. Triantafyllou és K. Herrmann, meghatalmazotti minőségben,

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

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyrészt az 1991. december 16-i 91/680/EGK tanácsi irányelvvel (HL L 376., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 160. o.) módosított, a tagállamok forgalmi adóra vonatkozó jogszabályainak összehangolásáról – közös hozzáadottértékadó-rendszer: egységes adóalap-megállapításról szóló, 1977. május 17-i 77/388/EGK hatodik tanácsi irányelv (HL L 145., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 23. o., a továbbiakban: hatodik irányelv) 33. cikke (1) bekezdésének, másrészt pedig az EK 90. cikk első bekezdésének az értelmezésére vonatkozik.

2 A kérelmet D. Krawczyński és a Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku (a białystoki vámhatóság igazgatója) közötti, az előbbi tekintetében használt gépjárművek lengyelországi első forgalomba helyezése előtti értékesee okán kivetett jövedéki adó tárgyában indult peres eljárás keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

3 A hatodik irányelv 33. cikkének (1) bekezdése ekként rendelkezik:

„Az egyéb közösségi rendelkezések, különösen a jövedéki termékek birtoklására, szállítására és ellenőrzésére vonatkozó általános, hatályban lévő közösségi rendelkezések sérelme nélkül, ezen irányelv nem akadályozza a tagállamokat biztosítási szerződésekre vonatkozó adók, a fogadásokra és szerencsejátékokra vonatkozó adók, a jövedéki adók, a bélyegilletékek [helyesen: bejegyzési illetékek vagy illetékek], és még általánosabban az olyan adók, illetékek vagy terhek fenntartásában vagy bevezetésében, amelyeket nem lehet forgalmi adóként jellemezni, feltéve ugyanakkor, hogy ezen adók, illetékek vagy terhek a tagállamok közötti kereskedelemben nem vezetnek alaki követelményekhez a határátlépéssel összefüggésben.”

A nemzeti szabályozás

4 A jövedéki adóról szóló, 2004. január 23-i törvény (ustawa o podatku akcyzowym, Dz. U 29. sz., 257. alszám) alapügy tényállása idején hatályos változatának (a továbbiakban: 2004-es törvény) 2. cikke kimondja:

„Jelen törvény értelmében a következő fogalmak alatt az alábbiak értendőek:

[…]

11) »Közösségen belüli termékbeszerzés«: a jövedéki adó hatálya alá tartozó termékeknek az egyik tagállam területéről belföldre történő szállítása;

[…]”

5 A hivatkozott törvény 10. cikkének (1) bekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„Százalékában meghatározott adómérték esetén az adóalap a következő:

1) a jövedéki termékek belföldi értékesítése alapján esedékes összegnek a termékekre és szolgáltatásokra kivetett adóval, illetve az árukat terhelő jövedéki adóval csökkentett összege;

2) az az összeg, amelyet Közösségen belüli termékbeszerzés esetén az átvevő a jövedéki adó hatálya alá tartozó áruk után köteles fizetni;

3) Közösségen belüli termékértékesítés esetén a jövedéki termékek tagállami területen történő értékesítése alapján esedékes összeg;

4) behozatal esetén a jövedéki termékek vámértékének a (6)–(9) bekezdésre tekintettel esedékes vámmal növelt összege.”

6 A 2004-es törvény 75. cikkének (1) és (3) bekezdése értelmében:

„(1) A nem harmonizált jövedéki termékek adómértéke a 10. cikkben meghatározott – az elektromos energiára vonatkozó mértéket nem tartalmazó – alap 65%-a.

[…]

(3) Az államháztartásért felelős miniszter rendeletben csökkentheti az (1) és (2) bekezdésben előírt jövedékiadó-mértéket, és azokra termékfajtánként eltérő mértéket állapíthat meg, illetve meghatározhatja alkalmazásuk feltételeit.”

7 Ugyanezen törvény 79. cikke kimondja:

„Az adóalany a jövedéki adó összegéből levonhatja az adóköteles értékesítés vagy behozatal tekintetében a nem harmonizált jövedéki adóval sújtott termékek megszerzésekor általa már megfizetett jövedéki adót.”

8 A 2004-es törvény 80. cikkének (1)–(4) bekezdése értelmében:

„(1) A közúti közlekedés szabályai szerint belföldön forgalomba még nem helyezett személygépkocsik a jövedéki adó hatálya alá tartoznak.

(2) Jövedéki adó fizetésére kötelezettek:

1) a személygépkocsikat első belföldi forgalomba helyezésüket megelőzően értékesítő személyek;

2) az importőrök és közösségi termékbeszerzést végző személyek.

(3) A gépkocsik után jövedékiadó-fizetési kötelezettség keletkezik:

1) értékesítéskor a számla kiállításának időpontjában, illetve legkésőbb a termékértékesítés időpontjától számított hetedik napon;

2) behozatal esetén a vámjogszabályok értelmében vett vámtartozás keletkezésének időpontjában;

3) közösségi termékbeszerzés esetén a személygépkocsi feletti tulajdonosként való rendelkezés keletkezésekor, illetve legkésőbb a közúti közlekedés szabályai szerint történő belföldi forgalomba helyezéskor.

(4) Az államháztartásért felelős miniszter – az egyedi adórendelkezésekben előírtakra és a jövedéki adó szabályos beszedésének biztosítására tekintettel – rendeletben megállapíthatja az elfogadható terhelhetőségű személygépkocsikra vonatkozó, a jövedékiadó-beszedés céljából szükséges adatokat.”

9 A 2004-es törvény 81. cikkének (1) bekezdése az alábbiakat mondja ki:

„A Közösségben belüli, a közúti közlekedés szabályai szerint belföldön forgalomba még nem helyezett személygépkocsik beszerzését végzők kötelesek:

1) a belföldre történő behozatal során az illetékes vámhivatalhoz a Közösségen belül történő beszerzéstől számított öt napon belül egyszerűsített nyilatkozatot benyújtani;

2) legkésőbb a jármű belföldi forgalomba helyezése napján megfizetni a jövedéki adót."

10 A 2004-es törvény 82. cikkének (3) bekezdése értelmében személygépkocsi Közösségen belüli beszerzése esetén az adóalap a vevő által az eladónak fizetendő összeg.

11 A jövedéki adó mértékének csökkentéséről szóló, 2004. április 22-i pénzügyminiszteri rendeletnek (rozporządzenie Ministra Finansów w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego, Dz. U 87. sz., 825. alszám) az alapügy tényállásakor hatályos változata (a továbbiakban: 2004-es rendelet) 7. cikkéből, valamint az annak 1. és 2. mellékletében foglaltakból kitűnik, hogy az új vagy két évnél fiatalabb gépkocsik esetén a jövedéki adó mértéke a hengerűrtartalom függvényében 3,1% vagy 13,6%, míg a két évnél idősebb járművek esetében annak mértéke a 2004-es rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében foglalt képlet szerint a jármű életkora alapján kerül kiszámításra, mértéke pedig az adóalap 65%-áig terjedhet.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

12 2005. november 7-i határozatával a Naczelnik Urzędu Celnego w Białymstoku (a białystoki vámhivatal vezetője) 11 066 PLN összegben határozta meg a D. Krawczyński által megfizetendő jövedéki adót, amelyet öt gépjármű első lengyelországi forgalomba helyezése előtti Lengyelországban való értékesítése után kellett volna bevallania és megfizetnie, amit elmulasztott.

13 Krawczyński fellebbezett a szóban forgó határozat ellen, amelyben kérte a megfizetendő teljes jövedéki adó 4599 PLN összegben történő megállapítását, mivel lényegét tekintve álláspontja szerint a 2004-es törvény 79. cikke alapján az adóköteles értékesítés vagy behozatal tekintetében megfizetendő összegből levonhatja a nem harmonizált jövedéki adóval sújtott termékek megszerzésekor általa már megfizetett jövedéki adót, még ha e tekintetben nem is nyújtott be bevallást.

14 A Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku 2006. január 19-i határozatában elutasította e fellebbezést. A fenti határozatban lényegében kiemelte, hogy egyrészt jövedéki adókötelesek azok a személyek, akik a gépjárművek első lengyelországi forgalomba helyezése előtt értékesítik azt Lengyelországban, másrészt pedig a szóban forgó levonási joghoz szükséges, hogy az adóalany az illetékes vámhivatalnál e jövedéki adóról bevallást nyújtson be, számítsa ki a fizetendő adót, és a szabályozásban meghatározott határidőn belül fizesse azt meg.

15 Krawczyński az utóbbi elutasító határozat ellen keresetet indított a Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku (Białystoki Vajdasági Közigazgatási Bíróság) előtt. Többek között úgy érvel, hogy életkoruktól függetlenül nem terheli jövedéki adó a Lengyelországban már forgalomba helyezett használt gépjárművek értékesítéseit, míg nem alkalmazható ugyanezen mentesség az egyéb tagállamból behozott használt gépjárművek értékesítésére. Az utóbbi járműveknek a lengyelországi forgalomba helyezés előtti értékesítése jövedékiadó-köteles, amelynek összege a jármű életkorának függvénye. Krawczyński ebből arra következtet, hogy a Lengyel Köztársaság

más tagállamokból származó használt gépjárművekre magasabb jövedéki adót vet ki, mint a hasonló hazai termékekre.

16 Ezzel ellentétben a Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku álláspontja szerint a Lengyel Köztársaság nem különbözteti meg hátrányosan a gépjárműveket származástól függően, mivel jövedéki adóval történő terhelésük kritériuma, hogy nincsenek forgalomba helyezve Lengyelországban, nem pedig az, hogy e járművek az Európai Unió Lengyel Köztársaságtól eltérő más tagállamából származnak.

17 E körülmények között a Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Tekinthető-e [az egyik tagállamban] bevezetett, a [2004-es törvényben] előírthoz hasonló jövedéki adó, amellyel a személygépkocsik minden, az első belföldi forgalomba helyezés előtti értékesítését megadóztatják, a […] hatodik […] irányelv 33. cikkének (1) bekezdése […] értelmében vett nem elfogadható forgalmi adó egy formájának?

Ha a fenti kérdésre nemleges válasz adandó:

2) Ellentétes-e a Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku előtt folyamatban lévő jelen perben vitás jövedéki adóhoz hasonló adó, amellyel a személygépkocsik minden, az első belföldi forgalomba helyezés előtti értékesítését megadóztatják, az [EK 90. cikkel] – amely a hátrányos megkülönböztetés és a nemzeti adórendszer hasonló jellegű hazai termékek védelmére történő protekcionista felhasználásának tilalmát rögzíti –, ha a Lengyel Köztársaságban korábban már nyilvántartásba vett használt gépkocsik értékesítését nem terheli ez az adó?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

18 Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint annak megállapításához, hogy a hatodik irányelv 33. cikkének (1) bekezdése értelmében valamely adó, illeték vagy teher forgalmiadó-jellegű-e, különösen azt kell vizsgálni, hogy veszélyezteti-e a közös hozzáadottérték-adó (a továbbiakban: HÉA) rendszer működését azáltal, hogy a termékek és szolgáltatások forgalmát, valamint a kereskedelmi ügyleteket a HÉÁ-ra jellemzőhöz hasonló módon terheli (a C-283/06. és C-312/06. sz., KÖGÁZ és társai egyesített ügyekben 2007. október 11-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-8463. o.] 34. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

19 A Bíróság e tekintetben leszögezte, hogy minden esetben a termékek és szolgáltatások forgalmát a HÉÁ-hoz hasonló módon terhelőnek kell tekinteni azon adókat, illetékeket és terheket, amelyek a HÉA alapvető jellemzőivel rendelkeznek, még ha minden szempontból nem is egyeznek meg ez utóbbival (a fent hivatkozott KÖGÁZ és társai ügyben hozott ítélet 35. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

20 Ezzel szemben nem ellentétes a hatodik irányelv 33. cikke (1) bekezdésével az olyan adó fenntartása vagy bevezetése, amely nem rendelkezik a HÉA valamely alapvető jellemzőjével (a fent hivatkozott KÖGÁZ és társai ügyben hozott ítélet 36. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

21 A Bíróság pontosította, hogy melyek a HÉA alapvető jellemzői. A Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, hogy négy ilyen jellemző létezik: a HÉA olyan ügyletekre történő általános alkalmazása, amelyek tárgyát termékek vagy szolgáltatások képezik; a HÉA összegének az adóalany által az értékesített termékek, illetve nyújtott szolgáltatások ellenében kapott árral arányos megállapítása; ezen adónak a termelés és a forgalmazás minden egyes szakaszában történő kivetése, ideértve a kiskereskedelmet is, függetlenül az előzetes ügyletek számától; a termelési és forgalmazási folyamat

korábbi szakaszaiban megfizetett összegeknek az adóalany által fizetendő HÉÁ-ból oly módon történő levonása, hogy az adott szakaszban ezen adó kizárólag az akkor hozzáadott értéket érintse, és a szóban forgó adó végül a fogyasztót terhelje (a fent hivatkozott KÖGÁZ és társai ügyben hozott ítélet 37. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

22 Márpedig az első jellemző tekintetében – azaz a HÉA olyan ügyletekre történő általános alkalmazása, amelyek tárgyát termékek vagy szolgáltatások képezik – ki kell emelni, amint azt egyébként a Dyrektor Izby Celnej w Białymstoku, a lengyel kormány és az Európai Közösségek Bizottsága meg is teszi, hogy az alapügyben vitatott jövedéki adó a 2004-es törvény 80. cikke (2) bekezdésének 1. pontja értelmében kizárólag az első lengyelországi belföldi forgalomba helyezésüket megelőzően értékesített gépjárművek értékesítését terheli.

23 E körülményre tekintettel a szóban forgó jövedéki adó nem tekinthető az olyan ügyletekre történő általánosan alkalmazott adónak, amelyek tárgyát termékek vagy szolgáltatások képezik.

24 Következésképpen, mivel az alapügyben vitatott jövedéki adó nem rendelkezik a jelen ítélet 22. pontjában szereplő első jellemzővel, nem szükséges megvizsgálni, hogy e jövedéki adó rendelkezik-e a HÉA további három alapvető jellemzőjével.

25 Ennélfogva úgy tűnik, hogy az olyan jellemzőkkel rendelkező adó, mint amilyen az alapügyben vitatott jövedéki adó, oly mértékben eltér a HÉÁ-tól, hogy nem minősül a hatodik irányelv 33. cikkének (1) bekezdése szerinti forgalmi adó jellemzőivel bíró adónak.

26 A fentiekre tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a hatodik irányelv 33. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan

jövedéki adó, mint amelyet Lengyelországban a 2004-es törvény előír, amely a gépjárművek minden, az első belföldi forgalomba helyezés előtti értékesítését terheli.

A második kérdésről

27 A kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a gépjárművek minden, az első belföldi forgalomba helyezést megelőző értékesítését terhelő jövedéki adó ellentétes-e az EK 90. cikkel, amennyiben a Lengyelországban már forgalomba helyezett használt gépkocsik értékesítése mentes ezen adó alól.

28 Meg kell tehát vizsgálni, hogy e rendszer nem vezet-e a Lengyel Köztársaságtól eltérő valamely másik tagállamból behozott, és így Lengyelországban még forgalomba nem helyezett használt járművek a belföldi piacon található, Lengyelországban már forgalomba helyezett használt gépjárművekhez viszonyított súlyosabb adóztatásához.

29 Előzetesen ki kell emelni, hogy az olyan jövedéki adó, mint amilyet az alapügyben vitatott nemzeti szabályozás meghatároz, a termékekre kivetett belső adók általános rendszerébe illeszkedik, így azt az EK 90. cikk szempontjából kell megvizsgálni (lásd ebben az értelemben a C-313/05. sz. Brzeziński-ügyben 2007. január 18-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-513. o.] 24. pontját).

30 Márpedig emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság már úgy ítélte meg, az EK-Szerződés rendszerében az EK 90. cikk kiegészíti a vámok és az azonos hatású díjak eltörléséről szóló rendelkezéseket. E rendelkezés célja, hogy szabályos versenyfeltételek mellett biztosítsa az áruk szabad mozgását a tagállamok között a védelem minden olyan formájának kiiktatásával, amely a más tagállamból származó termékekre vonatkozó hátrányosan megkülönböztető belső adó alkalmazásából eredhet (a fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 27. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

31 A behozott használt gépjárműveket illetően 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 (a C-74/06. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-7585. o.] 24. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

32 Továbbá valamely adózási rendszer csak akkor tekinthető az EK 90. 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 fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 40. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 Ebben az összefüggésben meg kell vizsgálni, hogy az alapügyben vitatott jövedéki adó ugyanolyan mértékben sújtja-e a behozott használt gépjárművek és a Lengyelországban már forgalomba helyezett használt gépjárművek értékesítését, mivel a járművek e két kategóriája az EK 90. cikk első bekezdése szerinti hasonló terméknek minősül.

34 Ezen összehasonlítás keretében különbséget kell tenni a járművek két kategóriája között, nevezetesen egyrészt a gyártást követő két naptári éven belül használtként értékesített járművek – amely időszakból a gyártási év tekintendő az első naptári évnek –, másrészt pedig az említett kétéves időszakot követően értékesített használt járművek között (a fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 34. pontja).

35 Az újonnan vagy az említett kétéves időszak során használtként értékesített járműveket illetően a 2004-es rendeletből következik, hogy azonos mértékű jövedéki adó hatálya alá tartoznak (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 35. pontját).

36 A kevesebb mint két éves használt járművekkel kapcsolatban kifejezetten a tagállami bíróság feladata annak ellenőrzése, hogy különösen a 2004-es rendelet alapján azok a

jövedéki adó szempontjából ténylegesen azonos terhet vonnak-e maguk után amiatt, hogy ennek az adónak a Lengyelországban forgalomba helyezett használt járművek forgalmi értékébe beépített maradványösszege megegyezik a Lengyel Köztársaságtól eltérő tagállamból származó, hasonló használt járműveket terhelő azonos adó összegével (a fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 36. pontja).

37 Ugyanakkor a gyártást követő két év elteltével értékesített használt járművekre kivetett jövedéki adó esetén annak mértéke a 2004-es rendelet 7. cikkében előírt képlet alapján kerül kiszámításra. E képlet alkalmazása azt eredményezi, hogy az adó mértéke a jármű életkora függvényében emelkedik (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 37. pontját).

38 Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni, hogy ezt a megemelt mértékű adót kizárólag a Lengyel Köztársaságtól eltérő tagállamból származó használt járművekre vetik-e ki, illetve hogy változatlan marad-e a Lengyelországban új állapotban forgalomba helyezett használt járművek esetén a jövedéki adónak az ilyen járművek értékébe beépített maradványösszege (a fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 38. pontja).

39 A fent kifejtettekből következően a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az EK 90. cikk első bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, hogy valamely jövedéki adónak – mint amilyen az alapügyben szerepel, amely a valamely másik tagállamból behozott használt járművek első forgalomba helyezését megelőző értékesítésre vonatkozik – a mértéke meghaladja ugyanezen adónak az azt bevezető tagállamban korábban forgalomba helyezett hasonló járművek forgalmi értékébe beépített maradványösszegét. A kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni, hogy ilyen következményekkel jár-e az alapügyben érintett szabályozás, illetve különösen a 2004-es rendelet 7. cikkének alkalmazása.

A jelen ítélet időbeli hatályának korlátozásáról

40 A Bírósághoz benyújtott írásbeli észrevételeiben azt kéri a lengyel kormány a Bíróságtól, hogy amennyiben megállapítja az alapügyben szereplőhöz hasonló nemzeti szabályozás EK 90. cikk első bekezdésével való összeegyeztethetetlenségét, korlátozza a meghozandó ítélet időbeli hatályát.

41 Kérelme alátámasztására a szóban forgó kormány hivatkozik egyrészt arra a tényre, hogy az alapügyben vitatott nemzeti szabályozás elfogadásakor figyelembe vette a Bíróság ítéleteit, még ha azok nem a jelen ügyhöz hasonló jogi és ténybeli helyzetre vonatkoztak is, másrészt pedig arra, hogy annak ellenére, hogy a 2004-es rendelet egyes rendelkezései a Bizottság és a Bíróság szerint nem összeegyeztethetőek az EK 90. cikk első bekezdésével, mivel azok alapján a jövedéki adó mértéke a jármű életkora függvényében emelkedik, e megállapítás nem érvényes a szóban forgó rendelet egyéb rendelkezései vonatkozásában. Az utóbbi rendelkezésekre tekintettel a Bíróság korlátozhatja a jelen ítélet időbeli hatályát.

42 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság csak kivételesen, a közösségi jogrendhez szorosan hozzátartozó jogbiztonság általános elvének alkalmazása útján korlátozhatja bármely érdekelt azon lehetőségét, hogy a jóhiszeműen létrejött jogviszonyok vitatása céljából a Bíróság által értelmezett rendelkezésre hivatkozzék (a C-292/04. sz., Meilicke és társai ügyben 2007. március 6-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-1835. o.] 35. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

43 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata alapján az ilyen korlátozásra kizárólag ugyanazon ítéletben kerülhet sor, amely a kért értelmezésről szól (a fent hivatkozott Meilicke és társai ügyben hozott ítélet 36. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

44 Szükségszerű ugyanis, hogy a közösségi jogi rendelkezés Bíróság általi értelmezésének időbeli hatálya egyedi pillanatban kerüljön meghatározásra. E tekintetben az az elv, hogy az időbeli hatály korlátozására kizárólag ugyanazon ítéletben kerülhet

sor, amely a kért értelmezésről szól, biztosítja a tagállamok és más jogalanyok közötti egyenlő bánásmódot e joggal szemben, és ugyanakkor teljesíti a jogbiztonság elvéből eredő követelményeket (a fent hivatkozott Meilicke és társai ügyben hozott ítélet 37. pontja).

45 A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem lényegében az olyan jövedéki adónak az EK 90. cikk első bekezdésével való összeegyeztethetőségére vonatkozik, amely a gépjárművek első belföldi forgalomba helyezését megelőző értékesítését terheli. E tekintetben a fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 41. pontjából kitűnik, hogy az EK 90. cikk első bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, hogy valamely jövedéki adónak – amely az említett adót bevezető tagállamtól eltérő másik tagállamban beszerzett, két évnél régebbi használt járművekre vonatkozik – a mértéke meghaladja ugyanezen adónak az azt bevezető tagállamban korábban forgalomba helyezett hasonló járművek forgalmi értékébe beépített maradványösszegét. A kérdést előterjesztő bíróság feladata tehát megvizsgálni, hogy ilyen következményekkel jár-e az alapügyben érintett szabályozás, illetve különösen a 2004-es rendelet 7. cikkének alkalmazása.

46 Márpedig a fent hivatkozott Brzeziński-ügyben hozott ítélet 62. pontjából kitűnik, hogy a Bíróság nem korlátozta a hivatkozott ítélet időbeli hatályát.

47 Következésképpen nem szükséges korlátozni a jelen ítélet időbeli hatályát.

A költségekről

48 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 (első tanács) a következőképpen határozott:

1) **Az 1991. december 16-i 91/680/EGK tanácsi irányelvvel módosított, a tagállamok forgalmi adóra vonatkozó jogszabályainak összehangolásáról – közös hozzáadottértékadó-rendszer: egységes adóalap-megállapításról szóló, 1977. május 17-i 77/388/EGK hatodik tanácsi irányelv 33. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan jövedéki adó, mint amelyet Lengyelországban a jövedéki adóról szóló törvény (ustawa o podatku akcyzowym) előír, amely a gépjárművek minden, az első belföldi forgalomba helyezés előtti értékesítését terheli.**

2) **Az EK 90. cikk első bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, hogy valamely jövedéki adónak – mint amilyen az alapügyben szerepel, amely a valamely másik tagállamból behozott használt járművek első forgalomba helyezését megelőző értékesítésre vonatkozik – a mértéke meghaladja ugyanezen adónak az azt bevezető tagállamban korábban forgalomba helyezett hasonló járművek forgalmi értékébe beépített maradványösszegét. A kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni, hogy ilyen következményekkel jár-e az alapügyben érintett szabályozás, illetve különösen a jövedéki adó mértékének csökkentéséről szóló, 2004. április 22-i pénzügyminiszteri rendelet (rozporządzenie Ministra Finansów w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego) 7. cikkének alkalmazása.**

Aláírások