YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

20 päivänä syyskuuta 2007 *

Asiassa C-74/06,

jossa on kyse EY 226 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 8.2.2006,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään D. Triantafyllou, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Helleenien tasavalta, asiamiehinään P. Mylonopoulos ja K. Boskovits, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: kreikka.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts (esittelevä tuomari) sekä tuomarit E. Juhász, G. Arestis, J. Malenovský ja T. von Danwitz,

julkisasiamies: P. Mengozzi,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies L. Hewlett,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 18.4.2007 pidetyssä istunnossa esitetyn,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio vaatii kanteellaan yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Helleenien tasavalta ei ole noudattanut EY 90 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on soveltanut toisesta jäsenvaltiosta Kreikan alueelle käytettyinä tuotujen ajoneuvojen verotusarvon määrittämiseksi yhtä ainoaa arvon alenemista koskevaa kriteeriä, joka perustuu ajoneuvon ikään, ja koska se on käyttänyt 6–12 kuukauden ikäisten ajoneuvojen osalta 7 prosentin suuruista arvon vähennystä tai yli vuoden ikäisten ajoneuvojen arvon osalta 14 prosentin suuruista arvon vähennystä, mikä ei komission mukaan takaa sitä, että maksettava maksu ei

missään tapauksessa ylitä kotimaassa jo rekisteröityjen samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvää verosta jäljellä olevaa määrää, ja koska arvon alenemisen laskentaperustetta ei ole julkistettu ja koska siitä, että asiantuntijat tutkivat ajoneuvot, on maksettava 300 euron suuruinen maksu.

Asiaa koskevat kansalliset oikeussäännöt

2 Kansallista tullisäännöstöä koskevan lain 2960/2001 (FEK A' 265), sellaisena kuin se on muutettuna lailla 3156/2003 (FEK A' 157; jäljempänä laki 2960/2001), 126 §:n 1 momentin a kohdassa määritetään käytettyinä maahan tuotujen ajoneuvojen rekisteröintiveroa varten verotusarvo seuraavalla tavalla:

"– –

Käytettyjen henkilöautojen osalta otetaan huomioon – – vastaavan henkilöauton tukkumyyntihinta, joka oli voimassa silloin kun vastaava ajoneuvo laskettiin liikkeeseen kansainvälisillä markkinoilla, ja tätä hintaa alennetaan tavanomaisen käytön tai muun syyn aiheuttaman kulumisen takia seuraavien arvonalennusprosenttien mukaisesti:

Kun ajoneuvo on iältään 6–12 kuukautta laskettuna ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta ja edellyttäen, että ajoneuvolla on ajettu enemmän kuin 6 000 kilometriä, arvon alennus on 7 prosenttia.

Yli 1 vuosi – enintään 2 vuotta	14 %
Yli 2 vuotta – enintään 3 vuotta	21 %
Yli 3 vuotta – enintään 4 vuotta	28 %

Yli 4 vuotta – enintään 5 vuotta	34 %
Yli 5 vuotta – enintään 6 vuotta	40 %
Yli 6 vuotta – enintään 7 vuotta	46 %
Yli 7 vuotta – enintään 8 vuotta	52 %
Yli 8 vuotta – enintään 9 vuotta	57 %
Yli 9 vuotta – enintään 10 vuotta	62 %
Yli 10 vuotta – enintään 11 vuotta	67 %
Yli 11 vuotta – enintään 12 vuotta	70 %
Yli 12 vuotta – enintään 13 vuotta	73 %
Yli 13 vuotta – enintään 14 vuotta	76 %
Yli 14 vuotta – enintään 15 vuotta	79 %
Yli 15 vuotta – enintään 16 vuotta	80 %."

3 Lain 2960/2001 126 §:n 5 momentissa säädetään, että jos käytetyn henkilöauton omistaja riitauttaa kyseisen pykälän 1 momentin a kohdassa vahvistetun arvon alenemista koskevan asteikon perusteella lasketun rekisteröintiveron suuruuden, asiantuntijoista koostuva komitea, joka toimii oikaisulautakuntana, määrittää verotusarvon siten, että maksettava rekisteröintivero vastaa samanmerkkisen ja -mallisen ajoneuvon, jolla on sama käyttövoima, tai jos tällaisia ajoneuvoja ei ole, samanlaisen tai vastaavan ajoneuvon, joka on otettu käyttöön Kreikassa samana vuonna kuin asianomainen käytettynä maahan tuotu ajoneuvo on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön jossain toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, arvoon sisältyvää tästä verosta jäljellä olevaa määrää. Oikaisulautakunnat, jotka tutkivat ajoneuvojen todellisen kunnon, perustetaan tullipiirien päätoimipaikkaan, ja ne koostuvat tullipiirin edustajasta, liikenne- ja viestintäministeriön edustajasta sekä ajoneuvon omistajasta tai hänen valtuutetusta edustajastaan. Jotta oikaisulautakunta voisi tutkia ajoneuvon, ajoneuvon omistajan on maksettava maksu, jonka suuruudeksi on vahvistettu 300 euroa.

4 Talous- ja finanssiasioista vastaavan valtiosihteerin 27.1.2004 tekemässä päätöksessä F.112/50 (FEK B' 207) määritetään tekijät, joiden avulla lain 2960/2001 126 §:n 5 momentissa säädetyt oikaisulautakunnat voivat arvioida käytettyjen henkilöautojen

todellisen kunnon. Päätöksen 2 §:n b ja c kohdassa määrätään näin ollen, että oikaisulautakunta

"b) analysoi ajoneuvon mekaanisen kunnon tarkastamalla korin, moottorin, akun, sähköjärjestelmän ja renkaiden kunnon ja arvioi niiden toiminnan, kun taas ajoneuvon ulkoasun osalta oikaisulautakunnan on tarkastettava maalin tyyppi ja kunto;

c) tarkastaa ajoneuvon yleiskunnon sen käytön ja ylläpidon osalta, sisäverhoilun ja yleisemmin matkustamon sisätilojen laadun, matkamittarissa olevan kilometrilukeman, turvavöiden kunnon sekä ajoneuvoon asennettujen lisälaitteiden, erityisesti ilmastointijärjestelmän, radion, ajotietokoneen, kevytmetallivanteiden, turvatyynyjen, varkaudenestojärjestelmän, aukeavan katon, automaattivaihteiston, ABS- ja EBD-jarrujärjestelmien, EDS-, ASR- ja ESP-voimanvälitysjärjestelmien sekä muiden sellaisten lisälaitteiden laadun, jotka ovat olennaisia kyseisen ajoneuvon kaupallisen arvon määrittämiseksi".

Oikeudenkäyntiä edeltävä menettely

5 Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa C-375/95, komissio vastaan Kreikka, 23.10.1997 antamassaan tuomiossa (Kok. 1997, s. I-5981), että Helleenien tasavalta ei ollut noudattanut EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 90 artikla) mukaisia velvoitteitaan, kun se on säätänyt, että käytettyinä maahan tuotujen autojen verotusarvo määritetään erityisen kulutusveron ja erityisen kertaluonteisen lisäveron osalta vähentämällä vastaavien uusien autojen hinnasta 5 prosenttia asianomaisten käytettyinä maahan tuotujen ajoneuvojen ikävuotta kohti siten, että vähennys voi pääsääntöisesti olla enintään 20 prosenttia.

6 Kyseistä tuomiota noudattaakseen Helleenien tasavalta uudisti vuosina 1999, 2001 ja 2003 asianomaisten ajoneuvojen verojärjestelmää korvaamalla erityisen kulutusveron ja erityisen kertaluonteisen lisäveron kantamisen rekisteröintiveron kantamisella ja tarkistamalla kyseisten ajoneuvojen verotusarvon laskentamenetelmää. Vuonna 2003 perustettiin oikaisulautakuntia käsittelemään kyseistä lainsäädäntöä sovellettaessa esiintyviä riitoja.

7 Komissio katsoi kuitenkin, että Kreikan lainsäädännössä, sellaisena kuin se on näin muutettuna, sovelletaan asteikkoa, joka perustuu yhteen ainoaan ajoneuvon arvon alenemisen kriteeriin (siihen, kuinka kauan ajoneuvoa on käytetty verotuspäivään mennessä), joka ei heijasta todellista arvon alenemista tarkkuudella, jota vaaditaan sen vaaran välttämiseksi, että käytettyinä maahan tuoduista ajoneuvoista kannetaan maksu, joka ylittää samanlaisten Kreikassa jo rekisteröityjen käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvän verosta jäljellä olevan määrän. Komissio katsoo, että kyseinen asteikko, jolla ei taata kaikissa tapauksissa, että maahan tuoduista ajoneuvoista ei kanneta korkeampaa veroa, on ristiriidassa EY 90 artiklan kanssa.

8 Komissio lähetti Helleenien tasavallalle 24.4.2004 virallisen huomautuksen, jossa arvosteltiin tätä lainsäädäntöä, ja 9.7.2004 täydentävän virallisen huomautuksen, jossa otettiin huomioon oikaisulautakuntien perustaminen. Kyseisen jäsenvaltion vastauksen saatuaan komissio lähetti sille 13.7.2005 perustellun lausunnon. Koska komissio katsoi, että Helleenien tasavallan vastaus perusteltuun lausuntoon ei ollut tyydyttävä, komissio on päättänyt nostaa tämän kanteen.

Kanne

Asianosaisten lausumat

9 Komission mukaan Helleenien tasavalta ei ole noudattanut EY 90 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on soveltanut käytettyinä tuotujen ajoneuvojen verotusarvon

määrittelemiseksi yhtä ainoaa arvon alenemisen kriteeriä, joka perustuu ikään. Tällaisessa järjestelmässä ei komission mukaan taata sitä, että maahan tuotuja tuotteita ei koskaan veroteta raskaammin kuin kotimaisia tuotteita.

10 Vaikka Kreikan lainsäädännössä säädetyn arvon alenemista koskevan asteikon, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 2003, mukaisesti lasketut arvot ovat aiempaa lähempänä käytettyjen ajoneuvojen todellista arvoa, kyseisen asteikon ei kuitenkaan voida komission mukaan katsoa olevan tarpeeksi tarkka. Se, että otetaan huomioon 7 prosentin suuruinen arvon alennus 6–12 kuukauden ikäisten ajoneuvojen osalta tai 14 prosentin arvon alennus yli yhden vuoden ikäisten ajoneuvojen osalta, ei komission mukaan merkitse realistista suhtautumista ajoneuvon todelliseen arvon menetykseen käytännössä kaikissa tapauksissa. Kyseisen asteikon olisi perustuttava nopeampaan arvon alenemiseen, joka kattaa kaikki ajoneuvot. Kyseessä olevasta lainsäädännöstä ei kuitenkaan ilmene, että otettaisiin huomioon iän lisäksi muita kriteerejä, kuten niitä, joita yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä ehdotetaan otettavaksi huomioon.

11 Kreikan lainsäädäntö ei komission mukaan myöskään ole sopusoinnussa yhteisöjen tuomioistuimen sen oikeuskäytännön kanssa, jonka mukaan silloin, kun jäsenvaltio soveltaa muista jäsenvaltioista käytettyinä tuotuihin ajoneuvoihin verojärjestelmää, jossa ajoneuvojen todellinen arvon aleneminen määritellään yleisesti ja abstraktisti tiettyjen kansallisessa oikeudessa määritettyjen kriteerien perusteella, EY 90 artiklan ensimmäisessä kohdassa edellytetään, että verojärjestelmä ei ole millään tavalla vaikutuksiltaan syrjivä, kun otetaan huomioon tällaiseen järjestelmään luonnostaan kuuluvat kohtuulliset likimääräisyydet.

12 Tästä oikeuskäytännöstä seuraa ensinnäkin, että kyseisen verojärjestelmän avoimuuden puutteen korjaamiseksi on välttämätöntä julkistaa kriteerit, joihin tällainen ajoneuvojen arvon alenemista koskeva arvioperusteinen laskentamenetelmä perustuu. Komission mukaan Kreikan hallitus on kuitenkin virallisesti kieltäytynyt antamasta Kreikan moottoriajoneuvokauppiaiden ja -maahantuojien liitolle kaikkia tietoja, jotka koskevat nykyisin käytettyjä verotusarvoja. Tältä osin ei riitä, että julkaistaan yleiset ikää koskevat kriteerit, vaan olisi myös saatettava julkisiksi

arvioperusteisia arvoja koskevat taulukot, jotka on vahvistettu näiden kriteerien perusteella. Näiden kriteerien julkistamatta jättämisestä aiheutuu komission mukaan vaara siitä, että viranomaiset voisivat mielivaltaisesti määrittää verotusarvon. Komissio katsoo lisäksi, että aivan samoin kuin lainsäädännössä on vahvistettu objektiivisia arvoja kiinteistöille, olisi syytä luoda vastaava järjestelmä ajoneuvojen osalta. Komissio viittaa tältä osin autoliittojen julkaisuissa julkaistuihin hintoihin osoittaakseen, että on mahdollista laatia käytettyjen ajoneuvojen arvoa koskevia viitetaulukoita.

13 Komissio lisää, ettei se ole koskaan vaatinut, että tietyn jälleenmyyjän käyttämät hinnat ilmoitettaisiin erikseen, ja että on näin ollen turha vedota myyntihintoja suojelevaan liikesalaisuuksien salassapitovelvollisuuteen ja hallinnolliseen salassapitovelvollisuuteen samoin kuin yksityishenkilöllä olevaan teoreettiseen mahdollisuuteen vaatia toimivaltaisia viranomaisia ilmoittamaan ne.

14 Toisaalta on niin, että vaikka komissio ilmoittaa kannattavansa oikaisulautakuntien perustamista, komissio esittää ensinnäkin, että siltä osin kuin verotusarvon laskentamenetelmä, joka perustuu yhteen ainoaan kriteeriin perustuvaan asteikkoon, pysyy muuttamattomana, näissä lautakunnissa käytävillä menettelyillä ei voida korjata tämän laskentamenetelmän puutteita, eikä kyseinen menettely osaltaan auta täyttämään vaatimusta siitä, että veron määrä ei missään tapauksessa saa ylittää Kreikassa jo rekisteröityjen samanlaisten ajoneuvojen arvoon sisältyvää verosta jäljellä olevaa määrää. Oikaisulautakuntien puoleen kääntyminen on nimittäin komission mukaan rajoitettava koskemaan tapauksia, joissa poikkeuksellisesti on syytä oikaista asianmukaisesti suunnitellun järjestelmän soveltamisen epäolennaisia virheitä, eikä toimimaan puutteellisen järjestelmän korvikkeena. Toiseksi velvollisuus maksaa 300 euron suuruinen maksu on komission mukaan omiaan saamaan verovelvolliset luopumaan oikaisumenettelyyn turvautumisesta. Lakisääteisen järjestelmän, jossa kyseisen rekisteröintiveron määrä määritetään, avoimuuden puutteen ja oikaisumenettelyn vireillepanomaksun takia oikaisumenettely on käytännössä tulokseton ja hyödytön, mistä osoituksena komission mukaan on sitä paitsi tehtyjen oikaisuvaatimusten vähäisyys.

15 Helleenien tasavalta kiistää sen, että sen käytettyinä tuotujen ajoneuvojen verojärjestelmä merkitsisi EY 90 artiklan rikkomista.

16 Helleenien tasavalta esittää ensinnäkin, että tämä järjestelmä sisältää tosiasiassa suurimman osan oikeuskäytännöissä edellytetyistä kriteereistä. Niinpä kulumisen määrittämiseksi ja vastaavasti ajoneuvon verotusarvon vahvistamiseksi huomioon otettavan ajoneuvon arvon alenemisen määrittämiseksi otetaan yhtäältä huomioon tavanomaisen käytön tai muun syyn aiheuttama kuluminen samoin kuin sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka ovat iältään 6–12 kuukautta, ajettujen kilometrien määrä ja toisaalta ajoneuvon tyyppi, sillä tukkumyyntihinta, jota käytetään laskentaperusteena, määritetään niiden hintalistojen perusteella, joita ajoneuvojen viralliset jälleenmyyjät ovat toimittaneet tulliviranomaisille ja jotka on laadittu sylinteritilavuuden ja mallin perusteella.

17 Kreikan mukaan komission kanta perustuu useita kriteerejä koskevaan vaatimukseen ilman, että tarkemmin täsmennettäisiin, millainen näiden kriteerien yhdistelmä olisi asianmukainen, ja ilman, että otettaisiin huomioon se, että mikään laissa säädetty kriteeri ei voi absoluuttisen tarkasti vastata ajoneuvon todellista arvon alenemista. Lisäksi tämä vaatimus voi Kreikan mukaan johtaa sellaisten monimutkaisten laskentamenetelmien käyttämiseen, jotka voivat rajoittaa käytettyjen ajoneuvojen maahantuontia.

18 Helleenien tasavalta esittää lisäksi, että nykyinen järjestelmä on suosinut käytettyjen autojen maahantuontia, joka on kolminkertaistunut vuosien 2002 ja 2005 välillä, mikä osoittaa, että tässä järjestelmässä otetaan objektiivisesti ja realistisesti huomioon kyseisten ajoneuvojen arvon vähennys.

19 Toiseksi, siltä osin kuin kyse on väitteestä, jonka mukaan ei ole julkistettu niitä kriteerejä, joiden perusteella verotusarvo vahvistetaan, Helleenien tasavalta esittää ensinnäkin, että hallinnollinen salassapitovelvollisuus koskee tullausasiakirjoissa olevia tietoja ja että ajoneuvojen jälleenmyyjien esittämien tukkumyyntihintaluettelojen toimittaminen kolmansille loukkaa tätä salassapitovelvollisuutta samoin kuin liikesalaisuuksien salassapitovelvollisuutta. Lisäksi sekä käytettyjen henkilöautojen arvon alenemisen kriteerit että tekijät, joiden perusteella oikaisulautakunnat voivat arvioida kyseisten ajoneuvojen todellista kuntoa, on kokonaisuudessaan julkaistu, ja ne ovat yleisön saatavilla. Maahan tuodun ajoneuvon omistaja voi Helleenien tasavallan mukaan näin ollen ennen ajoneuvon tullausta kääntyä valtiovarainministeriön puoleen saadakseen tietoonsa kaikki tekijät, joilla on merkitystä kyseisen ajoneuvon verotusarvon määrittämisessä.

20 Lisäksi aikakausjulkaisuissa julkaistut vähittäismyyntihinnat ovat Helleenien tasavallan mukaan vain ohjeellisia, joten ne eivät voi muodostaa varmaa ja vakaata viitettä. Oikaisulautakunta voi kuitenkin ottaa ne huomioon siinä tapauksessa, että ajoneuvon omistaja huomaa näiden hintojen ja tullauksessa käytetyn arvon poikkeavan olennaisesti toisistaan.

21 Helleenien tasavalta katsoo, että komission ehdotus julkaista kiinteistöjä varten vahvistettujen arvioperusteisten arvojen kanssa analogisia viitearvoja koskevia taulukoita ei ole asianmukainen. Kiinteistöjä varten vahvistetut arvioperusteiset arvot eivät nimittäin heijasta markkinoilla määräytyviä keskimääräisiä hintoja vaan hintoja, joista on säädetty lainsäädännössä, joka koskee toimivaltaisten veroviranomaisten suorittamien arviointien nojalla vahvistettuja verotusarvoja. Lisäksi komissio kannustaisi näin kyseistä jäsenvaltiota julkistamaan vähittäiskauppiaiden asettamien markkinahintojen keskiarvon, vaikka Kreikan järjestelmä perustuu tukkumyyntihintaan.

22 Kolmanneksi, siltä osin kuin kyse on mahdollisuudesta riitauttaa arvioperusteinen laskentamenetelmä oikaisulautakunnissa, Helleenien tasavalta esittää, että näiden lautakuntien perustamisella yhdessä objektiivisen arvonalenemisasteikon kanssa pyritään kaikissa tapauksissa välttämään EY 90 artiklan vastaisen rekisteröintiveron kantaminen. Niinpä Kreikan lainsäädäntö on sopusoinnussa sen oikeuskäytännön kanssa, jonka mukaan maahan tuodun ajoneuvon omistajan mahdollisuus riitauttaa arvioperusteisen asteikon soveltaminen hänen ajoneuvoonsa osoittamalla asteikon soveltamisen johtavan siihen, että vero on suurempi kuin samanlaisten tässä jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvä verosta jäljellä oleva määrä, on omiaan poistamaan jo ennalta ne syrjivät vaikutukset, joita tällaiseen asteikkoon perustuvalla verojärjestelmällä saattaa olla. Oikaisulautakuntien perustaminen täyttää Helleenien tasavallan mukaan lisäksi ne vaatimukset, jotka komissio on esittänyt ehdotuksessaan neuvoston direktiiviksi henkilöautojen verotuksesta (KOM(2005) 261 lopullinen), erityisesti tämän direktiiviehdotuksen 10 artiklan 3 kohdassa arvoasteikkojen osalta säädetyt edellytykset.

23 Lopuksi Helleenien tasavalta esittää 300 euron maksusta, jota viranomaiset vaativat oikaisulautakunnan suorittamasta ajoneuvon tutkimisesta, että kyseinen maksu ei saa ketään verovelvollista luopumaan siitä, että hän esittää oikaisuvaatimuksen tällaiselle lautakunnalle puolustaakseen vaatimuksiaan siitä, että hänen ajoneuvonsa osalta hyväksyttäisiin suurempi arvon aleneminen, jos hänellä tosiasiallisesti on syitä katsoa, että tulliviranomaiset ovat pitäneet kyseisen ajoneuvon arvoa liian suurena. Valituslautakuntien käsiteltäväksi saatettujen asioiden vähäinen lukumäärä osoittaa Helleenien tasavallan mukaan, että Kreikan lainsäädännöllä voidaan saavuttaa yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä asetetut tavoitteet.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

24 Käytettyinä maahan tuotujen moottoriajoneuvojen verotuksen osalta yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että EY 90 artiklalla on tarkoitus taata valtionsisäisen verotuksen täydellinen neutraalisuus, kun on kyse kotimaan markkinoilla jo olevien ja maahan tuotavien tuotteiden välisestä kilpailusta (ks. asia C-387/01, Weigel, tuomio 29.4.2004, Kok. 2004, s. I-4981, 66 kohta; yhdistetyt asiat C-290/05 ja C-333/05, Nádasdi ja Németh, tuomio 5.10.2006, Kok. 2006, s. I-10115, 46 kohta ja asia C-313/05, Brzeziński, tuomio 18.1.2007, Kok. 2007, I-513, 28 kohta).

25 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että EY 90 artiklan ensimmäistä kohtaa rikotaan, jos maahan tuodusta tuotteesta ja samanlaisesta kotimaisesta tuotteesta kannettava vero lasketaan eri tavalla ja erilaisten yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti niin, että maahan tuotuun tuotteeseen, vaikka vain joissakin tapauksissa, kohdistuu suurempi vero (ks. mm. em. asia komissio v. Kreikka, tuomion 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen; asia C-393/98, Gomes Valente, tuomio 22.2.2001, Kok. 2001, s. I-1327, 21 kohta ja asia C-101/00, tulliasiamies ja Siilin, tuomio 19.9.2002, Kok. 2002, s. I-7487, 53 kohta).

26 Niinpä yhteisöjen tuomioistuin on todennut EY 90 artiklan vastaiseksi sen, että jäsenvaltio kantaa toisesta jäsenvaltiosta tuoduista käytetyistä autoista veron, mikäli ajoneuvon arvon todellista alenemista huomioon ottamatta laskettu veron määrä on suurempi kuin samanlaisten kotimaassa jo rekisteröityjen käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvä verosta jäljellä oleva määrä (asia C-345/93, Nunes Tadeu, tuomio 9.3.1995, Kok. 1995, s. I-479, 20 kohta ja em. asia Gomes Valente, tuomion 23 kohta).

27 EY 90 artiklan soveltamiseksi ja erityisesti sen vuoksi, että voitaisiin verrata toisiinsa käytettyinä maahan tuotujen autojen ja paikan päällä ostettujen käytettyjen autojen, jotka ovat keskenään samanlaisia tai kilpailevia tuotteita, verojärjestelmiä, on tarkasteltava kotimaisiin ja maahan tuotuihin tuotteisiin välittömästi tai välillisesti sovellettavan kansallisen veron verokannan lisäksi tämän veron määräytymisperustetta ja veroa koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä (ks. asia 74/76, Iannelli & Volpi, tuomio 22.3.1977, Kok. 1977, s. 557, 21 kohta; asia C-47/88, komissio v. Tanska, tuomio 11.12.1990, Kok. 1990, s. I-4509, 18 kohta ja em. asia Nunes Tadeu, tuomion 12 kohta).

28 Tarkemmin ottaen on todettava, että jäsenvaltio ei voi kantaa käytettyinä maahan tuoduista ajoneuvoista veroa, jonka suuruus lasketaan ajoneuvon todellista arvoa korkeamman arvon perusteella, minkä seurauksena niitä verotetaan raskaammin kuin kotimarkkinoilla saatavilla olevia samanlaisia käytettyjä ajoneuvoja (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Tanska, tuomion 22 kohta). Käytettynä maahan tuodun ajoneuvon arvon, jota viranomaiset pitävät veron perusteena, on tarkoin vastattava kotimaassa jo rekisteröidyn samanlaisen ajoneuvon arvoa (ks. mm. em. asia Weigel, tuomion 71 kohta).

29 Tältä osin yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että ajoneuvojen arvon todellisen alenemisen huomioon ottaminen ei välttämättä edellytä kutakin ajoneuvoa koskevaa arviointia tai asiantuntijalausuntoa. Näin raskaan järjestelmän sijasta jäsenvaltio voi nimittäin vahvistaa käytetylle ajoneuvolle arvon sellaisten arvioperusteisten asteikkojen mukaisesti, jotka on vahvistettu laissa, asetuksessa tai hallinnollisessa

määräyksessä ja jotka on laskettu soveltaen sellaisia kriteerejä kuin ajoneuvon ikä, ajokilometrimäärä, yleinen kunto, käyttövoima, merkki tai malli, jolloin näin määritetty arvo on pääsääntöisesti hyvin lähellä ajoneuvon todellista arvoa (em. asia Gomes Valente, tuomion 24 kohta ja em. asia Weigel, tuomion 73 kohta).

30 Tällaisissa asteikoissa on kuitenkin otettava huomioon se, että moottoriajoneuvojen arvo alenee vuodessa yleensä huomattavasti enemmän kuin 5 prosenttia ja että arvon aleneminen ei ole lineaarista etenkään ensimmäisinä vuosina, jolloin se on huomattavasti voimakkaampaa kuin myöhemmin. Lisäksi ajoneuvon arvon aleneminen alkaa heti sen ostamisen tai käyttöön ottamisen jälkeen (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Kreikka, tuomion 22 kohta ja em. asia tulliasiamies ja Siilin, tuomion 78 kohta).

31 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että jotta käytettyinä maahan tuotujen autojen verojärjestelmä, jossa otetaan huomioon ajoneuvojen arvon todellinen aleneminen yleisten kriteerien perusteella, olisi sopusoinnussa EY 90 artiklan kanssa, on lisäksi huolehdittava siitä, että järjestelmä ei ole millään tavalla vaikutuksiltaan syrjivä, kun otetaan huomioon kaikkiin tällaisiin järjestelmiin luonnostaan kuuluvat kohtuulliset likimääräisyydet (em. asia Gomes Valente, tuomion 26 kohta; ks. myös vastaavasti em. asia komissio v. Kreikka, tuomion 29 kohta ja em. asia Brzeziński, tuomion 40 kohta).

32 Nyt esillä olevassa tapauksessa on ensinnä todettava, että kreikkalainen järjestelmä, jossa maahan tuoduista ajoneuvoista kannetaan rekisteröintiveroa, nojautuu asianomaista ajoneuvoa vastaavan ajoneuvon tukkumyyntihintaan, joka oli voimassa silloin, kun asianomainen ajoneuvo laskettiin liikkeeseen kansainvälisillä markkinoilla. Tästä hinnasta tehdään tavanomaisesta käytöstä tai muusta syystä aiheutuneen kulumisen huomioon ottamiseksi vähennys soveltamalla arvon alenemista koskevaa prosenttiosuutta, joka vaihtelee ajoneuvon iän mukaan. Ajettu kilometrimäärä otetaan huomioon vain sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka ovat 6–12 kuukautta vanhoja, sillä ainoastaan niihin ajoneuvoihin, joilla on ajettu yli 6 000 kilometriä, sovelletaan 7 prosentin suuruista arvon alenemista.

33 Ensinnäkin verotusarvon laskentaperusteen osalta on katsottava, että jos jäsenvaltion viranomaiset voivat komission ehdottamalla tavalla tukeutua autoalan lehteen, josta ilmenevät käytettyjen ajoneuvojen keskihinnat kotimaan markkinoilla, tai luetteloon autoalalla viitteenä käytettävistä keskimääräisistä käyvistä hinnoista (em. asia Gomes Valente, tuomion 25 kohta ja em. asia Weigel, tuomion 74 kohta), Helleenien tasavaltaa ei voida arvostella siitä, että se tukeutuu vastaavan ajoneuvon tukkumyyntihintaan, joka oli voimassa silloin, kun maahantuotu ajoneuvo on laskettu liikkeeseen kansainvälisillä markkinoilla.

34 Tarkastellessaan sitä, onko kansallinen lainsäädäntö sopusoinnussa EY 90 artiklan kanssa, yhteisöjen tuomioistuin on nimittäin todennut, että kansallisessa lainsäädännössä voidaan käytettynä maahan tuodun ajoneuvon verotusarvon määrittämisessä ottaa lähtökohdaksi uuden ajoneuvon arvo, kunhan ajoneuvo, jota käytetään viiteajoneuvona laskettaessa kannettavaa veroa, on samanlainen kuin käytettynä maahan tuotu ajoneuvo, mikä merkitsee sitä, että huomioon on otettava ajoneuvon malli, tyyppi ja muut ominaispiirteet, kuten käyttövoima ja varustus (ks. vastaavasti em. asia tulliasiamies ja Siilin, tuomion 73–76 kohta).

35 On selvää, että moottoriajoneuvojen valmistajat määräävät autojen tukkumyyntihinnat ja ne mainitaan valmistajien jakamissa virallisissa luetteloissa. Helleenien tasavalta on täsmentänyt istunnossa ilman, että komissio olisi tätä riitauttanut, että näissä hinnoissa otetaan huomioon asianomaisen ajoneuvon sylinteritilavuus sekä malli ja tietyt tekniset ominaisuudet, kuten käyttövoima, moottorin teho, sylinterien lukumäärä ja ovien lukumäärä.

36 Toiseksi, siltä osin kuin kyse on arvon alenemista koskevasta asteikosta, on todettava, että ajoneuvon arvo alkaa vähetä heti sen ostamisen tai käyttöön ottamisen jälkeen, kuten tämän tuomion 30 kohdassa on esitetty. Lisäksi yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että se, että käytettyinä maahan tuoduista ajoneuvoista kannetaan rekisteröintiveroa, jonka perusteena on vähintään 90 prosenttia uuden auton arvosta, on yleensä näiden ajoneuvojen ilmeistä liikaverotusta verrattuna

kotimarkkinoilta ostettujen aiemmin rekisteröityjen käytettyjen ajoneuvojen rekisteröintiverosta jäljellä olevaan määrään, olipa ajoneuvojen ikä tai käyttökunto mikä tahansa (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Tanska, tuomion 20 kohta).

37 Kuten tämän tuomion 29 kohdassa on muistutettu, yhteisöjen tuomioistuin on esittänyt objektiivisia kriteerejä arvioperusteisen asteikon laatimiseksi tarkastelematta niitä kuitenkaan tyhjentävästi ja sitovasti. Näitä kriteerejä ovat ajoneuvon ikä mutta myös ajoneuvolla ajettu kilometrimäärä, sen yleinen kunto, käyttövoima, merkki ja malli.

38 Nyt esillä olevassa asiassa on selvää, että Kreikan lainsäädännössä arvon aleneminen otetaan huomioon vain kun ajoneuvo on iältään yli kuusi kuukautta ja kun ajoneuvolla on ajettu yli 6 000 kilometriä. Tästä seuraa yhtäältä, että Helleenien tasavalta soveltaa jostain toisesta jäsenvaltiosta tuotuihin käytettyihin autoihin verojärjestelmää, jossa maksettava vero on yhtä suuri kuin vero, joka kannetaan samanlaisesta uudesta ajoneuvosta, kyseisten autojen ensimmäisestä käyttöönotosta laskettujen kuuden ensimmäisen kuukauden aikana, olipa ajettu kilometrimäärä mikä tahansa. Sama koskee käytettyinä maahan tuotuja ajoneuvoja, jotka ovat iältään 6–12 kuukautta ja joilla on ajettu vähemmän kuin 6 000 kilometriä.

39 Toisaalta, jos on katsottava, että tukkumyyntihinnassa, jota käytetään perusteena arvioitaessa käytettyinä maahan tuotuja autoja, otetaan huomioon ajoneuvon tyyppi eli sylinteritilavuus, malli ja muut tekniset ominaisuudet kuten käyttövoima, on todettava, että arvon alenemista koskeva asteikko, jota tämän jälkeen sovelletaan verotusarvon määrittämiseksi, perustuu yhteen ainoaan kriteeriin eli ajoneuvon ikään. Pelkästään sillä perusteella, että mainitaan edellytys, jonka mukaan ajoneuvolla on pitänyt ajaa yli 6 000 kilometriä, jos se on iältään 6–12 kuukautta, ei voida katsoa, että asteikossa otetaan huomioon ajoneuvon ajokilometrimäärä, varsinkin koska kyse on käyttöä koskevasta kynnysarvosta, jonka alapuolella ei hyväksytä mitään arvon alenemista, jos ajoneuvolla ei ole ikää yhtä vuotta.

40 Varsinkin silloin, kun ajoneuvoa käytetään intensiivisesti sen ensimmäisinä käyttövuosina, kuluminen ja siten arvon aleneminen ovat kuitenkin suurempia kuin jos ajoneuvoa olisi käytetty "tavanomaisesti". Koska asianomaisessa laissa ei oteta ajokilometrimäärää huomioon laskettaessa kyseisen ajoneuvon arvon alenemista, ajoneuvoon sovelletaan arvon alenemista koskevaa prosenttilukua, joka vastaa ajoneuvon ikää. Tässä tapauksessa asianomaisen ajoneuvon arvo, joka muodostaa rekisteröintiveron määräytymisperusteen, selvästi vahvistetaan liian suureksi, mikä johtaa sellaisen veron kantamiseen, jonka määrä siten laskettuna, ettei oteta huomioon ajoneuvon todellista arvon alenemista, ylittää kotimaassa jo rekisteröityjen samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvän verosta jäljellä olevan määrän.

41 Toisin kuin Helleenien tasavalta väittää, sen välttämiseksi, että verojärjestelmä olisi ristiriidassa EY 90 artiklan kanssa, ei riitä, että tällaisissa ajoneuvon intensiivistä käyttöä koskevissa tapauksissa ajoneuvon omistajalla on mahdollisuus riitauttaa arvioperusteisen asteikon soveltaminen.

42 Kuten tämän tuomion 29 kohdasta ilmenee, on niin, että vaikka jäsenvaltio voi välttää kutakin ajoneuvoa koskevaan asiantuntijalausuntoon perustuvan arviointijärjestelmän raskauden turvautumalla arvioperusteiseen asteikkoon, tällaisen asteikon avulla on lisäksi voitava vahvistaa käytetyille ajoneuvoille arvo, joka pääsääntöisesti on hyvin lähellä niiden todellista arvoa.

43 Edellä esitetystä seuraa kuitenkin, että koska ajokilometrimäärää ei oteta huomioon, asianomaisessa lainsäädännössä säädetty asteikko ei pääsääntöisesti johda siihen, että käytettyinä maahan tuotujen ajoneuvojen todellisesta arvosta saataisiin tehtyä kohtuullisen tarkka arvio.

44 Tässä yhteydessä ei voida hyväksyä Helleenien tasavallan väitettä, jonka mukaan käytettyinä maahan tuotujen henkilöautojen lukumäärän kasvu osoittaisi, ettei asianomaisella lainsäädännöllä ole ehkäisevävaikutusta maahantuontiin. Kasvu ei

nimittäin todista, että asianomaisessa verojärjestelmässä voitaisiin tämän tuomion 29 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti vahvistaa käytetyille ajoneuvoille arvo, joka pääsääntöisesti olisi hyvin lähellä niiden todellista arvoa.

45 Lisäksi on todettava, että riippumatta sellaisten ajoneuvojen tapauksista, joita on käytetty intensiivisesti ensimmäisten käyttövuosien aikana, komissio esittää, että Kreikan verojärjestelmän tiettyjen säännösten takia kyseinen järjestelmä ei takaa sitä, ettei järjestelmällä ole minkäänlaisia syrjiviä vaikutuksia.

46 Jotta tällainen verojärjestelmä olisi sopusoinnussa EY 90 artiklan kanssa, edellytyksenä on, että ajoneuvojen arvon alenemisen määrittämiseen sovelletussa arvioperusteisessa laskentamenetelmässä käytetyt kriteerit julkistetaan (em. asia tulliasiamies ja Siilin, tuomion 87 kohta).

47 Nyt esillä olevassa asiassa on todettava, että käytettyjen henkilöautojen arvon alenemisen kriteerit mainitaan lain 2960/2001 126 §:n 1 momentissa ja että tekijöistä, joiden nojalla oikaisulautakunnat voivat arvioida niiden käsiteltäväksi saatettujen ajoneuvojen todellisen kunnon, määrätään talous- ja finanssiasioista vastaavan valtiosihteerin 27.1.2004 tekemän päätöksen F.112/50 2 §:ssä.

48 Lisäksi on todettava, että vaikka, kuten Helleenien tasavalta esittää, ajoneuvojen jälleenmyyjien tulliviranomaisille esittämien tukkumyyntihintoja koskevien luetteloiden toimittaminen kolmansille loukkaa hallinnollista salassapitovelvollisuutta ja liikesalaisuuksien salassapitovelvollisuutta, yhteisöjen tuomioistuimen istunnossa esittämiin kysymyksiin annetuista vastauksista ilmenee, että hallintolainkäyttölain 2960/1999 5 §:n 2 momentin mukaan jokainen, jolla on oikeutettu intressi, voi pyynnöstä saada tiedon yksityisistä asiakirjoista, jotka ovat viranomaisen hallussa ja

jotka liittyvät kyseistä henkilöä koskevaan asiaan, joka on vireillä kyseisessä viranomaisessa tai jota se on käsitellyt. Niinpä henkilö voi kääntyä toimivaltaisten viranomaisten puoleen saadakseen tiedon tukkumyyntihinnasta, jota tullaan käyttämään asianomaisen ajoneuvon arvon määrittämisen perusteena.

49 Koska tukkumyyntihinnan on katsottava tulleen näin julkistettua, komission väite, joka koskee tukkumyyntihinnan korvaamista autoliittojen julkaisuissa julkaistuilla hinnoilla, ei voi menestyä. Kuten Helleenien tasavalta on ilmoittanut, ilman että komissio olisi tätä kiistänyt, tapauksessa, jossa verovelvollinen, joka toteaa lehdistössä esitettyjen ohjeellisten vähittäismyyntihintojen ja ajoneuvonsa tullauksessa käytetyn arvon poikkeavan toisistaan olennaisesti, esittää oikaisuvaatimuksen oikaisulautakunnalle, lehdistössä julkaistut hinnat otetaan huomioon, joten maksettava rekisteröintivero ei Kreikan lainsäädännön säännösten mukaisesti ylitä Kreikassa jo rekisteröityjen samanlaisten ajoneuvojen arvoon sisältyvää verosta jäljellä olevaa määrää.

50 Toisaalta on todettava, että jotta sellainen käytettyinä maahan tuotujen ajoneuvojen verojärjestelmä, jossa otetaan huomioon ajoneuvojen todellinen arvon aleneminen yleisten kriteerien perusteella, olisi sopusoinnussa EY 90 artiklan kanssa, edellytyksenä on, että tällaisen ajoneuvon omistaja voi riitauttaa arvioperusteisen laskentamenetelmän soveltamisen kyseiseen ajoneuvoon osoittaakseen, että laskentamenetelmän soveltaminen johtaa siihen, että kannettava vero on suurempi kuin kyseisessä jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvä verosta jäljellä oleva määrä (em. asia tulliasiamies ja Siilin, tuomion 88 kohta).

51 On korostettava, että perustaessaan oikaisulautakunnat kreikkalaisen lainsäätäjän aikomuksena oli noudattaa yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöä.

52 Komission mukaan oikaisumenettely ei kuitenkaan tarjoa todellista mahdollisuutta riitauttaa arvioperusteisen laskentamenetelmän soveltamista, sillä verovelvollisen on maksettava 300 euron suuruinen maksu, jonka määrä on maksettavan rekisteröintiveron suhteen omiaan rajoittamaan mahdollisuutta esittää oikaisuvaatimus oikaisulautakunnalle.

53 On korostettava, että tällainen maksu on omiaan saamaan ajoneuvon omistajan luopumaan asian saattamisesta oikaisulautakunnan käsiteltäväksi vain, jos tämä maksu edustaa merkittävää osaa riidanalaisen rekisteröintiveron määrästä.

54 Helleenien tasavalta on tältä osin ilmoittanut istunnossa, että rekisteröintiveron suuruus vaihtelee asianomaisen ajoneuvon sylinteritilavuuden mukaan. Rekisteröintivero on 20 prosenttia sellaisen ajoneuvon verotusarvosta, jonka sylinteritilavuus on 1 000–1 600 cm^3; 30 prosenttia sellaisen ajoneuvon osalta, jonka sylinteritilavuus on 1 601–1 800 cm^3; 40 prosenttia sellaisen ajoneuvon osalta, jonka sylinteritilavuus on 1 801–2 000 cm^3, ja 50 prosenttia sellaisen ajoneuvon osalta, jonka sylinteritilavuus on yli 2 000 cm^3.

55 Helleenien tasavalta on lisäksi ilmoittanut, ilman että komissio olisi tätä kiistänyt, että suurin osa käytettyinä maahan tuoduista ajoneuvoista on sylinteritilavuudeltaan suuria (2 000 cm^3 ja sitä suurempia) autoja, joiden arvo on melko korkea ja joiden osalta rekisteröintivero vastaavasti on suhteellisen suuri.

56 Tässä yhteydessä on todettava, että kyseessä oleva 300 euron suuruinen maksu edustaa yleensä vain vähäistä osuutta maksettavaksi vaaditusta rekisteröintiverosta.

57 Lisäksi on niin, kuten Helleenien tasavalta on istunnossa esittänyt, ilman että komissio olisi tätä kiistänyt, että kyseinen 300 euron suuruinen maksu vastaa suuruudeltaan yleensä ottaen yksityisen teknisen asiantuntijalausunnon hintaa tai on usein jopa sitä pienempi.

58 On näin ollen katsottava, että komissio ei ole näyttänyt toteen, että kyseinen maksu olisi omiaan saamaan omistajan luopumaan siitä, että hän kääntyisi oikaisulautakunnan puoleen varmistuakseen siitä, että hänen ajoneuvoonsa Kreikan lainsäädännössä säädetyn asteikon mukaisesti sovellettu rekisteröintivero ei ylitä Kreikassa jo rekisteröidyn samanlaisen ajoneuvon arvoon sisältyvää verosta jäljellä olevaa määrää.

59 Näin ollen väite, joka koskee Helleenien tasavallan EY 90 artiklan mukaisia velvoitteita, on näytetty toteen siltä osin kuin tähän jäsenvaltioon käytettyinä tuotujen ajoneuvojen rekisteröintiveron laskentamenetelmä perustuu yhteen ainoaan arvon alenemista koskevaan kriteeriin, joka perustuu näiden ajoneuvojen ikään, mikä ei takaa, että kyseisten ajoneuvojen arvoksi vahvistetaan arvo, joka pääsääntöisesti on hyvin lähellä niiden todellista arvoa. Tässä verojärjestelmässä ei näin ollen suljeta pois sitä, että tietyissä tapauksissa käytettyinä maahan tuoduista ajoneuvoista kannetaan veroa määrä, joka on suurempi kuin Kreikassa jo rekisteröityjen samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvä verosta jäljellä oleva määrä.

60 Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä ei sen sijaan ole näytetty toteen siltä osin kuin kyse on seikoista, joista verojärjestelmässä on säädettävä, kun tässä järjestelmässä säädetään veron määrän arvioperusteisen määrittämisen menetelmästä, eli veron laskentakriteerien julkistamisesta ja mahdollisuudesta riitauttaa arvioperusteisen laskentamenetelmän soveltaminen kaikenlaisten syrjivien vaikutusten poistamiseksi.

61 Kaikki edellä esitetty huomioon ottaen on todettava, että Helleenien tasavalta ei ole noudattanut EY 90 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on soveltanut toisesta jäsenvaltiosta Kreikan alueelle käytettyinä tuotujen ajoneuvojen verotusarvon määrittämiseksi, joka tehdään rekisteröintiveron määräämiseksi, yhtä ainoaa arvon alenemista koskevaa kriteeriä, joka perustuu näiden ajoneuvojen ikään, ja koska se on käyttänyt 6–12 kuukauden ikäisten ajoneuvojen osalta 7 prosentin suuruista arvon vähennystä tai yli vuoden ikäisten ajoneuvojen osalta 14 prosentin suuruista arvon vähennystä, mikä ei takaa sitä, että maksettava vero ei missään tapauksessa ylitä kotimaassa jo rekisteröityjen samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvää verosta jäljellä olevaa määrää.

62 Muilta osin kanne on hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

63 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Kyseisen artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan yhteisöjen tuomioistuin voi määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai määrätä, että kukin vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi.

64 Koska nyt esillä olevassa asiassa tietyt vaatimukset on ratkaistu komission ja tietyt Helleenien tasavallan hyväksi, on määrättävä, että ne molemmat vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Helleenien tasavalta ei ole noudattanut EY 90 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on soveltanut toisesta jäsenvaltiosta Kreikkaan käytettyinä tuotujen ajoneuvojen verotusarvon määrittämiseksi, joka tehdään rekisteröintiveron määräämiseksi, yhtä ainoaa arvon alenemista koskevaa kriteeriä, joka perustuu näiden ajoneuvojen ikään, ja koska se on käyttänyt 6–12 kuukauden ikäisten ajoneuvojen osalta 7 prosentin suuruista arvon vähennystä tai yli vuoden ikäisten ajoneuvojen osalta 14 prosentin suuruista arvon vähennystä, mikä ei takaa sitä, että maksettava vero ei missään tapauksessa ylitä kotimaassa jo rekisteröityjen samanlaisten käytettyjen ajoneuvojen arvoon sisältyvää verosta jäljellä olevaa määrää.**

2) **Kanne hylätään muilta osin.**

3) **Helleenien tasavalta ja Euroopan yhteisöjen komissio vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Allekirjoitukset