JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
NIAL FENNELLY
21 päivänä syyskuuta 2000 [1]

1. Vaikuttaako se seikka, että komissio on aloittanut kansallista lainsäädäntöä koskevan rikkomusmenettelyn mutta sittemmin keskeyttänyt tämän menettelyn lainsäädäntöön tehtyjen muutosten vuoksi, sellaisen tuomioistuimen, jonka päätöksiin ei voi hakea muutosta kansallisen lainsäädännön mukaan, velvollisuuteen pyytää ennakkoratkaisua kysymykseen, joka koskee mainitun lainsäädännön yhteensopivuutta perustamissopimuksen kanssa? Edellyttääkö EY:n perustamissopimuksen 95 artikla (josta on muutettuna tullut EY 90 artikla; jäljempänä 95 artikla) jäsenvaltion ottavan ajoneuvojen rekisteröintiverotuksessa huomioon yksittäisen maahan tuodun käytetyn auton käyvän arvon todellisen alenemisen, vai voiko se ottaa huomioon arvon alenemisen sellaisen asteikon mukaisesti, joka perustuu yksinomaan ajoneuvon sylinteritilavuuteen ja ikään? Nämä ovat tärkeimmät kysymykset Supremo Tribunal Administrativon (Portugalin korkein hallinto-oikeus) ennakkoratkaisupyynnössä 7.10.1998.

I Tosiseikasto ja oikeudenkäyntiä edeltävät vaiheet

2. Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa komissio vastaan Tanska [2] antaman tuomion seurauksena komissio aloitti EY:n perustamissopimuksen 169 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 226 artikla; jäljempänä 169 artikla) mukaisen menettelyn Portugalia vastaan tämän käytettyjen autojen verotuksen takia. Kyseistä lainsäädäntöä muutettiin vuonna 1994, kun haluttiin alentaa asteittain maahan tuotujen käytettyjen autojen ensirekisteröinnistä kannettavan veron määrää sellaisen järjestelyn mukaisesti, jollainen oli voimassa käsiteltävänä olevan asian tosiseikkojen tapahtumisen aikaan (ks. jäljempänä 6 kohta). Tämän muutoksen johdosta komissio keskeytti menettelyn; tällä välin saamiensa kantelujen vuoksi komissio kuitenkin aloitti uuden jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn lähettämällä 15.5.1998 virallisen huomautuksen Portugalin viranomaisille.

3. Asiassa C-354/93, Nunes Tadeu, 9.3.1995 antamassaan tuomiossa, [3] joka koski ennen vuoden 1994 muutoksia voimassa ollutta lainsäädäntöä, yhteisöjen tuomioistuin totesi seuraavaa:

"Perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista on se, että jäsenvaltio kantaa toisesta jäsenvaltiosta tuoduista käytetyistä autoista veron, jonka määrä lasketaan ottamatta huomioon ajoneuvon arvon

1 — Alkuperäinen kieli: englanti.

2 — Asia C-47/88, tuomio 11.12.1990 (Kok. 1990, s. I-4509).

3 — Kok. 1995, s. I-479.

todellista alenemista, jos veron määrä on suurempi kuin vastaavien tässä jäsenvaltiossa jo rekisteröityjen käytettyjen moottoriajoneuvojen arvoon sisältyvä veron jäljellä oleva osuus."

4. Kun pääasian kantaja toi Ranskasta Portugaliin käytetyn BMW 325 TD:n, jonka sylinteritilavuus oli 2 497 kuutiosenttimetriä, häntä vaadittiin maksamaan ajoneuvon rekisteröinnistä veroa 1 856 994 Portugalin escudoa 16.9.1996 tehdyn verotuspäätöksen mukaisesti. Supremo Tribunal Administrativon mukaan ajoneuvon ensirekisteröintipäivä oli 2.2.1991, minkä vuoksi se verotettiin 5—6 vuotta käytössä olleena ajoneuvona. Asiakirjoista ilmenee, että kyseinen ajoneuvo tosiasiassa rekisteröitiin ensi kertaa 2.12.1991 ja että sitä ei ollut voitu maahantuontihetkellä käyttää enempää kuin viisi vuotta. Tällä virheellä ei ole merkitystä niiden kysymysten kannalta, jotka yhteisöjen tuomioistuimen on ratkaistava vastatakseen esitettyyn ennakkoratkaisupyyntöön.

5. 18.2.1993 annetun lakiasetuksen nro 40/93, jota on muutettu 23.3.1996 annetulla lailla nro 10-B/96, 1 §:n 4 momentin mukaan yhteisön muista jäsenvaltioista Portugaliin tuoduista uusista kevyistä henkilöautoista kannettiin ajoneuvoveroa, joka perustuu moottorin sylinteritilavuuteen. Veroa kannettiin myös maahan tuoduista käytetyistä autoista, jolloin sen määrästä myönnettiin alennus seuraavan taulukon mukaisesti:

Käyttövuodet	Veronalennus
Yli 1 mutta enintään 2 vuotta	18 %
Yli 2 mutta enintään 3 vuotta	24 %
Yli 3 mutta enintään 4 vuotta	32 %
Yli 4 mutta enintään 5 vuotta	41 %
Yli 5 mutta enintään 6 vuotta	49 %
Yli 6 mutta enintään 7 vuotta	55 %
Yli 7 mutta enintään 8 vuotta	61 %
Yli 8 vuotta	67 %

6. Kantaja valitti verotuspäätöksestä sillä perusteella, että kansallinen lainsäädäntö oli perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen, mutta valitus hylättiin ensimmäisessä oikeusasteessa. Muutoksenhaun yhteydessä Supremo Tribunal Administrativo on sisällyttänyt päätökseensä seuraavat kantajan esittämät kysymykset:

"1) Takaako Portugalin lainsäädännön kaltainen lainsäädäntö kotimaisista ja maahan tuoduista tuotteista (nyt käsiteltävänä olevassa asiassa autot) kannettavien sisäisten verojen täydellisen neutraalisuuden ja onko tämä lainsäädäntö yhteensopiva EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa, kun siinä säädetään kiinteästä verosta maahan tuoduille käytetyille henkilöautoille niin, että otetaan huomioon ainoastaan ajoneuvon sylinteritilavuus ja annetaan alennus, joka on 18, 24, 32, 41, 49, 55,

61 tai 67 prosenttia (sen mukaan, onko maahan tuotu ajoneuvo ollut käytössä 1—2, 2—3, 3—4, 4—5, 5—6, 6—7 tai 7—8 vuotta) siitä määrästä, joka on maksettava uudesta ajoneuvosta, minkä johdosta yli 8 vuotta käytössä olleesta ajoneuvosta on maksettava 33 prosenttia uudesta (maahan tuodusta tai kansallisilta markkinoilta hankitusta) autosta maksettavasta autoverosta, kun missään tilanteessa ei oteta huomioon kaikkia muita seikkoja, jotka vaikuttavat ajoneuvon arvoon, kuten ajokilometrit, ajoneuvon kunto ja malli?

2) Onko EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa yhteensopiva sellainen kansallinen säännös, jonka mukaan maahan tuodusta tuotteesta ja samanlaisesta kansallisesta tuotteesta kannettava vero lasketaan eri tavoin ja eri sääntöjen perusteella: käytetyn maahan tuodun ajoneuvon autovero lasketaan sen sylinteritilavuuden perusteella ja annetaan käyttövuosien perusteella pelkästään alennus verosta, kun taas vastaavan käytetyn ajoneuvon hankkimisesta kansallisilta markkinoilta ei kanneta autoveroa (sillä veron kertaluonteisuuden vuoksi se maksetaan vain kerran eli silloin kun ajoneuvo otetaan uutena käyttöön), jolloin sen hinta voi vielä sisältää tämän veron jäännösosan, jos se on ollut käytössä enintään 4—5 vuotta, ja jolloin tämän osuuden määrä on aina epävarma ja lisäksi välttämättömässä yhteydessä myyntihintaan muun muassa siksi, ettei käytetyn ajoneuvon hankinnasta kyseisen maan rajojen sisältä kanneta autoveroa?

3) Voidaanko EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan kannalta katsoa, että tällainen järjestelmä ei missään tapauksessa voi johtaa maahan tuodun tuotteen korkeampaan verotukseen ja että järjestelmässä on kaikissa tapauksissa suljettu pois se mahdollisuus, että maahan tuodusta ajoneuvosta kannettaisiin korkeampi vero kuin samanlaisesta kotimaisesta ajoneuvosta?

4) Voidaanko tällaista järjestelmää pitää yhteisön oikeuden kannalta niin transparenttina kuin on tarpeen, jotta voidaan objektiivisesti todeta, onko maahan tuodun ajoneuvon autovero suurempi kuin vastaavasta kotimaasta hankitusta ajoneuvosta kannettava autovero?

5) Voidaanko tällaista järjestelmää soveltaa yhteisön oikeuden kannalta oikeudenmukaisesti kotimaan markkinoiden tuotteisiin ja maahan tuotuihin tuotteisiin?"

7. Tämän vuoksi Supremo Tribunal Administrativo on esittänyt yhteisöjen tuo-

mioistuimelle 7.10.1998 tekemällään päätöksellä seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Ovatko kantajan tässä asiassa esittämät, edellä esitetyt kysymykset merkityksellisiä? Miten näihin kysymyksiin on vastattava yhteisön oikeuden mukaan?

2) Merkitseekö käytettyjen ajoneuvojen arvon todellinen aleneminen, johon viitataan yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-345/95, Nunes Tadeu, 9.3.1995 antamassa tuomiossa, välttämättä sitä, että kunkin ajoneuvon osalta on erikseen tehtävä arviointi tai saatava asiantuntijalausunto, vai voidaanko arvon aleneminen laskea yleisellä ja abstraktilla tavalla laissa säädettyä perustetta soveltaen?

3) Jos Euroopan yhteisöjen komissio luopuu tietystä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta menettelystä jäsenvaltiota vastaan sillä perusteella, että se katsoo uuden lainsäädännön jo olevan yhteisön oikeuden kanssa yhteensopiva, voiko kansallinen ylimmänasteinen tuomioistuin komission suorittamaan yhteisön oikeuden ja kansallisen oikeuden tulkintaan nojautuen vapautua EY:n perustamissopimuksen 177 artiklaan perustuvasta velvollisuudestaan esittää ennakkoratkaisukysymys yhteisöjen tuomioistuimelle ja ratkaista asian komission tulkinnan mukaisesti?"

8. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet pääasian kantaja, Suomi, Alankomaat, Portugali ja komissio; vain kaksi viimeksi mainittua olivat edustettuina istunnossa.

II Tapauksen tarkastelu

a) *Supremo Tribunal Administrativon velvoitteet EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan (josta on tullut EY 234 artikla) nojalla*

9. Supremo Tribunal Administrativon kolmas kysymys koskee sitä, kuinka laaja on sellaisen kansallisen tuomioistuimen, jonka päätöksiin ei kansallisen lainsäädännön mukaan voida hakea muutosta, velvollisuus esittää kansallisen lainsäädännön yhteensopivuutta yhteisön oikeuden kanssa koskeva ennakkoratkaisukysymys, sekä sitä, vaikuttaako asiaan se, että komissio luopuu tämän saman lainsäädännön osalta aloittamastaan jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta menettelystä. Supremo Tribunal Administrativo on kertonut, että kun aiemmassa tapauksessa nousi esille kysymys samasta lainsäädännöstä, se ei pyytänyt ennakkoratkaisua, koska sen käsityksen mukaan vuoden 1994 säännökset Portugalissa olivat 95 artiklan mukaisia. Tämän vuoksi se perusteli, että "[jos] komission päätös voi vapauttaa korkeimman oikeuden velvoitteesta pyytää

ennakkoratkaisua, Supremo Tribunal Administrativo toimi oikein tuomiossaan asiassa nro 22 396. Mikäli ei, se rikkoi EY:n perustamissopimuksen 177 artiklaa. Joka tapauksessa on tärkeää selvittää asia, jotta Supremo Tribunal Administrativo voi jatkossa noudattaa perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisia velvoitteitaan."

10. Kysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyytää opastusta perustamissopimuksen 177 artiklan (josta on tullut EY 234 artikla; jäljempänä 177 artikla) tulkinnasta ja siitä, mikä merkitys on komission päätöksellä keskeyttää 169 artiklan mukainen rikkomusmenettely. Tuntuu johdonmukaiselta käsitellä tätä kysymystä ensin ennen 95 artiklan tulkintaa koskevia aineellisia kysymyksiä. On totta, että aineellisia kysymyksiä koskevan pyynnön ei ilmaista mitenkään edellyttävän kieltävää vastausta kolmanteen kysymykseen ja että siksi saattaa näyttää siltä, ettei vastaus ole tarpeen. Kansallinen tuomioistuin on esittänyt, että vastaus kolmanteen kysymykseen antaa sille mahdollisuuden arvioida omaa ratkaisuaan taannoisessa asiassa ja soveltaa oikein 177 artiklaa vastaisuudessa, mikä on mielestäni legitiimiä. Tältä osin on muistettava, että kun perustamissopimuksen 177 artiklan ensimmäisessä kohdassa määritelty yhteisön oikeutta koskeva kysymys tulee esiin ylimmässä oikeusasteessa, mainitulla tuomioistuimella ei ole harkintavaltaa, vaan sen on "saatettava kysymys yhteisön tuomioistuimen käsiteltäväksi".

11. Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Fornasar antamassa tuomiossa todetaan seuraavaa " — — vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen yhteisöjen tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Kansallisen tuomioistuimen esittämä pyyntö voidaan jättää tutkimatta ainoastaan, jos on ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä yhteisön oikeuden tulkitsemisella tai yhteisön oikeussäännön pätevyyden tutkimisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen." [4]

12. Esillä olevassa asiassa yksikään huomautuksensa jättänyt osapuoli ei väitä, että 177 artiklaa koskeva kysymys on jätettävä tutkimatta. Mielestäni ei myöskään voida väittää, että 177 artiklan tulkinnalla ei selvästikään "ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen". Kansallinen tuomioistuin on tässä perustanut päätöksensä esittää yhteisöjen tuomioistuimelle ennakkoratkaisupyyntö aineellisista kysymyksistä tulkinnalle tuon määräyksen mukaisista velvollisuuksistaan, ja tämä tulkinta poikkeaa sen aiemmassa tapauksessa omaksumasta. Esittämällä 177 artiklaa koskevan kysymyksen esillä olevassa oikeudenkäynnissä kansallinen tuomioistuin on kiinnostunut saamaan selville, onko sen esillä olevassa asiassa omaksuma käsitys oikea, eikä ole yhteisöjen tuomioistuimen asiana tutkia niitä perusteita,

4 — Asia C-318/98, Fornasar ym., tuomio 22.6.2000 (Kok. 2000, s. I-4785, 27 kohta).

joiden vuoksi se pyytää tällaista opastusta. Kysymyksen ei voida sanoa olevaan hypoteettinenkaan jo siitä syystä, että se esitettiin yhteisöjen tuomioistuimelle samassa ennakkoratkaisupyynnössä kuin aineelliset kysymykset; kysymys Supremo Tribunal Administrativon ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan velvollisuuden laajuudesta tuli normaalilla tavalla esiin aidon oikeusriidan yhteydessä. Kansallisen tuomioistuimen menettelytapa on joka tapauksessa perusteltavissa prosessiekonomisilla syillä. Toisenlainen toimintatapa olisi ollut sellainen, että kansallinen tuomioistuin olisi ensin esittänyt kysymyksen 177 artiklan mukaisista velvollisuuksistaan erikseen ja ainoastaan vastauksen ollessa kieltävä sen jälkeen esittänyt aineelliset kysymykset, mikä olisi väistämättä viivyttänyt asian ratkaisemista.

13. Näin ollen yhteisöjen tuomioistuimen olisi vastattava kolmanteen kysymykseen. Vastaus on joka tapauksessa suhteellisen yksinkertainen. Komission päätös keskeyttää rikkomusmenettely — vaikka se perustuisikin siihen, että tietty lainsäädäntö on saatu perustamissopimuksen mukaiseksi — ei millään tavoin vaikuta ylimmänasteisen kansallisen tuomioistuimen velvollisuuteen esittää 177 artiklan kolmannen kohdan nojalla ennakkoratkaisupyyntö yhteisön oikeutta koskevasta kysymyksestä. On selvää 169 artiklan perusteella, että "komission ei ole pakko aloittaa menettelyä tämän määräyksen perusteella, vaan se voi toimia asiassa harkintavaltansa rajoissa". [5] Vaikka sen selvittäminen, että jäsenvaltio on rikkonut velvollisuuksiaan, on välttämätön edellytys tällaiseen menettelyyn ryhtymiselle, menettelyn keskeyttäminen ei riipu sen toteamisesta, että velvollisuuksia noudatetaan; tällainen päätös saattaa perustua yhteisöjen tuomioistuimen toimivallan ulkopuolelle jäävään poliittiseen tai käytännön harkintaan. Ratkaiseva seikka on joka tapauksessa, että komission kanta, jonka mukaan jäsenvaltiossa vallitseva oikeudellinen tilanne on perustamissopimuksen mukainen, ei voi mitenkään ratkaista kysymystä, jonka voi lopullisesti päättää vain yhteisöjen tuomioistuin joko suoraan sittemmin tulevassa rikkomusoikeudenkäynnissä tai välillisesti vastatessaan ennakkoratkaisukysymykseen.

14. Täydellinen vastaus tähän kysymykseen on löydettävissä yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Essevi ja Salengo antamasta tuomiosta, [6] jonka Suomi on maininnut. Siinä jatketun rikkomusmenettelyn yhteydessä komissio oli ilmoittanut Italialle, että tämä voi väliaikaisesti pitää voimassa alkoholintuotannon verotusjärjestelmänsä. Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa seuraavaa: " — — komissiolla ei ole toimivaltaa määrittää 169 artiklan nojalla antamissaan lausunnoissa tai muissa kyseisessä menettelyssä esittämissään kannanotoissa lopullisesti jäsenvaltion oikeuksia ja velvollisuuksia eikä antaa jäsenvaltiolle takeita tietyn toiminnan yhteensoveltuvuudesta perustamissopimuksen kanssa. — — Jäsenvaltioiden oikeudet ja velvollisuudet voidaan määrittää ja jäsenvaltioiden toiminta arvioida ainoastaan yhteisöjen tuomioistuimen tuomiossa." [7] Esillä olevassa menettelyssä komission "muu kannanotto", joka koskee Portugalin muutetun verojärjestelmän yhteensopivuutta 95 artik-

5 — Asia 247/87, Star Fruit v. komissio, tuomio 14.2.1989 (Kok. 1989, s. 291, 11 kohta).

6 — Yhdistetyt asiat 142/80 ja 143/80, tuomio 27.5.1981 (Kok. 1981, s. 1413; Kok. Ep. VI, s. 117). Ks. myös yhdistetyissä asioissa 15/76 ja 16/76, Ranska vastaan komissio, 7.2.1979 annettu tuomio (Kok. 1979, s. 321, 27 kohta; Kok. Ep. IV, s. 311), jossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että "[rikkomus]menettelystä luopuminen ei tarkoita moititun toiminnan lainmukaisuuden tunnustamista".

7 — Saman tuomion 16 kohta.

lan kanssa, ei voi näin ollen vaikuttaa kansallisen tuomioistuimen 177 artiklan mukaisiin velvollisuuksiin.

15. Lisäisin vielä epäilyjen hälventämiseksi, etten näe perustamissopimuksessa tai asiaa koskevassa oikeuskäytännössä mitään perustetta sille Alankomaiden esittämälle näkemykselle, jonka mukaan se, että komissio on keskeyttänyt rikkomusmenettelyn, on seikka, joka voidaan ottaa huomioon alemman tuomioistuimen arvioidessa yhteisön oikeutta koskevan ratkaisun tarpeellisuutta. Perustamissopimuksen 177 artiklan toisen kohdan mukaisesti se, onko ennakkoratkaisupyyntö tarpeen, ratkeaa sen mukaan, onko asianomainen yhteisön oikeutta koskeva kysymys ratkaistava, jotta kansallinen tuomioistuin voi antaa päätöksen, eikä sillä, että komissio keskeyttää rikkomusmenettelyn, voi olla tältä kannalta merkitystä.

b) *Sovellettavan Portugalin lainsäädännön yhteensopivuus 95 artiklan kanssa*

16. Pääasian kantajan esittämien ja kansallisen tuomioistuimen ensimmäiseksi kysymyksekseen omaksumien viiden kysymyksen sekä kyseisen tuomioistuimen toisen kysymyksen tavoite on saada opastusta 95 artiklan oikeasta tulkinnasta pääasiassa esillä olevan kaltaisessa tilanteessa. Näyttää siltä, että tästä syystä Supremo Tribunal Administrativo on kysynyt, olivatko kantajan kysymykset — joista jotkut menivät esillä olevan asian tosiseikkojen ohi — relevantteja, vaikka esitettävien kysymysten relevanssi on yksinomaan kansalliselle tuomioistuimelle kuuluva asia. Tämän vuoksi ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa noihin kysymyksiin vain siltä osin kuin vastaus on tarpeen kansallisen oikeudenkäynnin ratkaisemiseksi.

17. Supremo Tribunal Administrativon esittämät kysymykset herättävät kaksi erillistä mutta toisiinsa liittyvää kysymystä. Ensimmäinen kysymys — joka vastaa kansallisen tuomioistuimen toista kysymystä — koskee sitä, voiko jäsenvaltio soveltaa yleisiä kriteerejä kantaessaan ajoneuvoveroa käytetyistä tuontiautoista, kuten Portugali on tehnyt, vai onko jokainen ajoneuvo arvioitava yksittäin. Jos ensin mainittu vaihtoehto on mahdollinen, toinen kysymys koskee sitä, onko esillä olevassa asiassa sovellettu veroasteikko 95 artiklasta johtuvien vaatimusten mukainen.

18. Perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä kohdassa kielletään määräämästä "muiden jäsenvaltioiden tuotteille minkäänlaisia korkeampia — — sisäisiä maksuja, kuin ne — — määräävät samanlaisille kotimaisille tuotteille". Asiassa C-47/88, komissio vastaan Tanska,[8] vahvistettiin selkeästi, että "[maahan tuodut] käytetyt autot ja paikallisesti ostetut autot ovat samanlaisia tai kilpailevia tuotteita", joihin 95 artiklaa sovelletaan. Yhteisöjen tuomioistuin on jatkuvasti katsonut, että säännöstä rikotaan, "jos maahan tuodusta tuotteesta kannettava vero tai

8 — Alaviitteessa 2 mainittu tuomio, 17 kohta.

maksu ja samanlaisesta kotimaisesta tuotteesta kannettava vero tai maksu lasketaan eri tavalla ja erilaisten perusteiden mukaisesti niin, että maahan tuotuun tuotteeseen, vaikka vain joissakin tapauksissa, kohdistuu suurempi vero tai maksu". [9] Tästä seuraa, että "vero- tai maksujärjestelmää voidaan pitää tämän määräyksen kanssa yhteensopivana ainoastaan, jos on osoitettu, ettei sen perusteella missään tapauksessa ole mahdollista kantaa maahan tuoduista tuotteista korkeampia veroja tai maksuja kuin kotimaisista tuotteista ja ettei järjestelmä siis missään tapauksessa ole vaikutuksiltaan syrjivä". [10]

19. Oikea tapa tutkia yhteensopivuutta 95 artiklan kanssa pääasiassa vallitsevan kaltaisessa tilanteessa käy ilmi asiassa komissio vastaan Kreikka annetusta tuomiosta, jossa yhteisöjen tuomioistuin nimenomaisesti hyväksyi komission toiminnan, kun tämä vertasi "käytettyinä maahan tuotuihin autoihin kohdistuvan — — veron määrää siihen, kuinka paljon [tuontijäsenvaltiossa] uutena käyttöön otetuissa autoissa on jäljellä veroa ennen edelleenmyyntiä." [11]

20. Yhteisöjen tuomioistuin ei tähän mennessä ole joutunut tutkimaan käytetyn auton arvossa jäljellä olevan veron määrän laskentatapaa. Asiassa Nunes Tadeu tekemässään ratkaisuehdotuksessa julkisasiamies Jacobs kuitenkin esitti, että "käytettyyn kotimaiseen autoon sisältyvän jäljellä olevan veron laskemiseksi on tarpeen ottaa huomioon sen markkina-arvo, sillä oletuksena on, että jäljellä olevan veron määrä pienenee suoraan suhteessa auton arvoon". [12] Julkisasiamies totesi lisäksi seuraavaa: " — — tuojavaltion ei edellytetä perustavan veroa maahantuojan autosta maksamaan hintaan tai sen arvoon viejävaltiossa; se voi ottaa huomioon auton arvon tuojavaltiossa. Tämä johtuu siitä vaatimuksesta, että tuojavaltiossa kannettava vero ei saa olla korkeampi kuin vastaavien kotimaisten käytettyjen autojen arvoon sisältyvä veron jäljellä oleva osuus. Jos tuojavaltion olisi perustettava vero alempaan arvoon viejävaltiossa, tällä ei ainoastaan säilytettäisi alempaan arvoon perustuvaa kilpailuetua, vaan sen lisäksi annettaisiin maahantuojalle sellainen verotuksellinen etu, joka ei olisi verotuksen neutraalisuuden mukaista." [13]

21. Olen asiasta samaa mieltä. Käytettyyn kotimaiseen autoon sisältyvä jäljellä oleva vero voidaan ilmaista kahden tekijän tulona, jotka ovat autoveroa vastaava prosenttiosuus uuden auton vähittäishinnasta ja arvo kotimaisilla markkinoilla vastaavan tuontiajoneuvon maahantuontihetkellä. Kantaja ja Portugali ovat eri mieltä esillä olevan auton arvosta uutena; kantajan mukaan arvo oli 8 450 000

9 — Asia C-213/96, Outokumpu Oy, tuomio 2.4.1998 (Kok. 1998, s. I-1777, 34 kohta).

10 — Asia C-375/95, komissio v. Kreikka, tuomio 23.10.1997 (Kok. 1997, s. I-5981, 29 kohta).

11 — Saman tuomion 18 kohta.

12 — Edellä alaviitteessä 3 mainittu asia C-345/93, ratkaisuehdotuksen 14 kohta.

13 — Saman ratkaisuehdotuksen 18 kohta.

escudoa, kun taas Portugali väittää oikean arvon olleen 10 478 000 escudoa. Ne ovat eri mieltä myös arvosta vuonna 1996: Portugalin mielestä auton arvo oli 4 600 000 escudoa, kun taas kantajan käsityksen mukaan se oli 3 330 000 escudoa.

22. Tuontijäsenvaltion velvollisuus ottaa huomioon käytetyn auton arvon alenneminen autoveroa määrättäessä on vahvistettu myös oikeuskäytännössä. Asiassa komissio vastaan Tanska vastaajana oleva jäsenvaltio tuomittiin siitä, että se sovelsi käytettyihin tuontiautoihin 90 prosentin suuruista veroa, jolloin alennus jäi 10 prosenttiin "ajoneuvon iästä tai kunnosta riippumatta". [14] Vastaavasti asiassa Nunes Tadeu antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että riidan aikaan voimassa olleen Portugalin lainsäädännön mukaan veron määrä "lasketaan ottamatta huomioon ajoneuvon arvon todellista alenemista". [15] Kummassakaan tapauksessa eikä myöskään asiassa komissio vastaan Kreikka [16] yhteisöjen tuomioistuin ei kuitenkaan katsonut, että kansallisten viranomaisten olisi ollut määrättävä käytettyjen tuontiautojen vero yksittäin eikä yleisten kriteerien perusteella, sillä kaikissa tapauksissa asianomainen kansallinen lainsäädäntö otti arvonalennuksen huomioon vain nimellisesti. Sen sijaan yhteisöjen tuomioistuin vertasi käytettyjä tuontiautoja tuoteryhmänä kotimaassa myytyjen käytettyjen autojen tuoteryhmään, jolloin sen oli helppo kussakin tapauksessa todeta ensin mainittujen syrjinnän olevan "selvää".

23. Noista tuomioista ei mielestäni seuraa, että 95 artikla edellyttäisi jäsenvaltioiden käyttävän perusteena arviota jokaisen yksittäisen käytetyn tuontiauton arvosta ja siten kussakin yksittäistapauksessa jäljellä olevan veron määrästä, joka määrää sen autoveron enimmäismäärän, joka tuonnin yhteydessä voidaan kantaa. On muistettava, että uuden auton vero — kannettiinpa se maahantuonnin tai ensirekisteröinnin yhteydessä — lasketaan pelkän sylinteritilavuuden perusteella ottamatta huomioon muita ominaisuuksia kuten varustetasoa ja eri merkkien mainetta. Lisäksi on yleisesti tiedossa, että jotkin merkit menettävät arvoaan toisia nopeammin. Saattaa olla niin, ettei käytännössä ole yksilöitävissä täsmällistä vertailukohdetta tietylle yksittäiselle käytetylle tuontiautolle; kuten kantaja väittää, auton valmistus ja malli, kokonaiskunto, mekaaninen kunto ja ajokilometrimäärä ovat kaikki tekijöitä, jotka vaikuttavat käytetyn auton käypään arvoon, kuten myös ikä. Näiden erojen vuoksi yksittäisen kotimaan markkinoilla myydyn käytetyn auton käypä arvo, ja näin ollen tässä arvossa jäljellä oleva veron määrä, ovat tarkkaan ottaen loputtomasti muuttuvia. Vaikka maahantuoja löytäisikin samanlaisen ajoneuvon kotimaan markkinoilta, ei ole luotettavaa tapaa varmistaa tämän tarkkaa arvoa, joka käytännössä on se määrä, jonka ostaja on halukas maksamaan ja myyjä valmis hyväksymään vastikkeeksi. Vaikka tätä seikkaa ei tässä menettelyssä ole täysipainoisesti pohdittu, Alankomaiden väite, jonka mukaan myös

14 — Edella alaviitteessa 2 mainittu asia C-47/88, tuomion 20 kohta.

15 — Edella alaviitteessa 3 mainittu asia C-345/93, tuomion 20 kohta.

16 — Edella alaviitteessa 10 mainittu asia C-375/95.

yksittäiset ajoneuvojen arvioinnit toteutettaisiin käytännössä jonkinlaisen taulukon avulla, vaikuttaa minusta täysin uskottavalta.

24. Olen tämän takia sitä mieltä, että lähtökohtaisesti jäsenvaltio voi autoveroa käytetyn ajoneuvon maahantuonnista määrätessään soveltaa yleisiä kriteerejä, kunhan näiden avulla voidaan varmistaa, ettei veron määrä missään tapauksessa ylitä vastaavassa kotimaan markkinoilta saatavassa ajoneuvossa jäljellä olevaa veron määrää. Se, että yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut 95 artiklan ensimmäisen kohdan välittömän oikeusvaikutuksen,[17] merkitsee sitä, että yksityisellä on oltava mahdollisuus asettaa kyseenalaiseksi käytetystä tuontiautostaan menevän veron määräämiseen käytettävä asteikko. On lisättävä, että käytännön vaikeudet määrittää tarkasti yksittäisen käytetyn auton arvo sallivat jäsenvaltion viranomaisten käyttävän viitteenä käytettyjen autojen keskimääräisiä arvoja kotimaan markkinoilla, tämän kuitenkaan rajoittamatta 95 artiklan asettamia edellä mainittuja vaatimuksia. Kuten nimittäin edelläkin on todettu, sekä kantaja että Portugali pystyivät esillä olevassa oikeudenkäynnissä esittämään lukuja, joskin eroavia, kantajan ajoneuvoa vastaavan auton keskimääräisestä arvosta Portugalin markkinoilla vuonna 1996.

25. Kantajan esittämien viiden kysymyksen — sikäli kuin yhteisöjen tuomioistuimen on niihin vastattava — ja kansallisen tuomioistuimen ensimmäisen kysymyksen tarkoituksena on lähinnä saada selville, onko konkreettisessa tapauksessa Portugalin viranomaisten soveltama järjestelmä perustamissopimuksen 95 artiklan mukainen. Portugali on esittänyt, ettei käytettyjen tuontiautojen veronalennus ole suoraan verrannollinen todelliseen arvon alenemiseen, vaan alennus määräytyy kaavan perusteella, jossa otetaan huomioon monia eri tekijöitä, kuten inflaatio ja arvonalennuskerroin. Arvonalennuskerroin puolestaan muodostuu niiden tekijöiden painotetusta keskiarvosta, jotka vaikuttavat tyypillisen, hyvässä kunnossa olevan ja vuotuiselta ajokilometrimäärältään alle 15 000:n olevan käytetyn auton käypään arvoon. Vaikkakin taulukkoa sovellettaessa ainoastaan auton ikä ja sylinteritilavuus ovat merkityksellisiä, taulukon luonnissa on näin otettu jossain määrin lukuun arvon aleneminen.

26. Portugali väittää, että riidan kannalta merkityksellisenä ajankohtana voimassa olleiden asteikkojen soveltamisen tuloksena arvon alenemisen määrä oli lähellä todellista arvon alenemista. Niin ikään komissio ainakin kirjallisissa huomautuksissaan katsoi, että veronalennusprosentit näyttivät vastaavan käytetyn auton todellista arvon alenemista. Suomi ja Alankomaat väittävät, että jäsenvaltio voi soveltaa asteikkoa, jossa määritellään vuotuinen arvon aleneminen siten, että käytetyn auton arvo laskee iän takia keskimääräisistä käyvistä hinnoista saatavien luotettavien tietojen mukaisesti.

17 — Asia 57/65, Lütticke, tuomio 16.6.1966 (Kok. 1966, s. 293; Kok. Ep. I, s. 243).

27. Pääasian kantajan mukaan "kokemus osoittaa", että Portugalin lainsäädännössä huomioon otettu arvon aleneminen oli "ilmeisen riittämätöntä".

28. Kuten edellä mainitusta oikeuskäytännöstä ilmenee, 95 artikla edellyttää selkeästi, että maahantuonnin yhteydessä maksettavan veron määrä — oli se ilmaistu miten tahansa — ei missään tapauksessa saa ylittää vastaavassa kotimaan markkinoilta saatavan ajoneuvon arvossa jäljellä olevaa veron osuutta. On kiistatonta, että kotimaan markkinoilta hankitussa käytetyssä ajoneuvossa tietyllä hetkellä jäljellä oleva veron osuus määräytyy arvon perusteella, joka puolestaan riippuu pitkälti arvon alentumisen määrästä. Kuitenkin pääasiassa käsiteltävänä olevan Portugalin lainsäädännön nojalla kannettava vero määräytyy uuden auton arvon mukaan, jota alennetaan sellaisen liukuvan asteikon mukaisesti, joka ei — minkä Portugali myöntää — täysin kuvaa tosiasiallista arvon alenemista. Näin ollen Portugalin järjestelmä ei tarjoa takeita siitä, että maahan tuodusta autosta kannettavan veron määrä ei ylitä vastaavassa kotimaisessa ajoneuvossa jäljellä olevan veron määrää, joten kyseinen järjestelmä ei ole sellainen, "ettei sen perusteella missään tapauksessa ole mahdollista kantaa maahan tuoduista tuotteista korkeampia veroja kuin kotimaisista tuotteista", mitä 95 artikla edellyttää. [18]

29. Päinvastoin Portugalin vastauksessaan yhteisöjen tuomioistuimen kysymyksiin esittämät luvut näyttävät osoittavan, ettei taulukon soveltaminen estänyt syrjintää pääasian taustalla olevassa todellisessa tilanteessa. Vuonna 1996 (kun kantaja toi autonsa maahan) vastaavan vuosimallia 1991 olevan ajoneuvon keskihinta Portugalin markkinoilla oli näiden lukujen mukaan 4 600 000 Portugalin escudoa. Kuten suullisessa käsittelyssä korostettiin, tämä vastaa auton arvon 56 prosentin alentumista, kun taas autoveron alennus oli vain 41 prosenttia. Vaikka se ei sinänsä olekaan ratkaisevaa, Portugalin asiamies totesi istunnossa yksiselitteisesti, että autoveron tarkoituksena on varmistaa, että maahan tuodun auton arvo on sama kuin kotimaan markkinoilta saatavan auton, josta vero on jo maksettu. Kuitenkin — kuten yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa Nunes Tadeu antamassaan tuomiossa — "kansallinen verotusjärjestelmä, jolla pyritään poistamaan maahan tuotujen tuotteiden kilpailullinen etu kotimaisiin tuotteisiin verrattuna, on selvästi ristiriidassa 95 artiklan kanssa, jonka tarkoituksena on taata kansallisen verotuksen täydellinen neutraalius, kun kyseessä on kotimaisten ja tuontitavaroiden välinen kilpailu". [19]

30. Edellä todetun perusteella katson, että vaikka jäsenvaltiolla ei olekaan velvollisuutta arvioida kunkin maahan tuodun käytetyn auton arvoa yksittäin, se ei saa soveltaa sellaista järjestelmää, jonka seurauksena maahantuonnin yhteydessä kannettava vero ylittää — vaikka vain jossakin tapauksessa — kotimaan markkinoilta saatavan vastaavan käytetyn auton arvossa jäljellä olevan veron määrän.

18 — Edella alaviitteessa 10 mainittu asia C-375/95, komissio v. Kreikka, tuomion 29 kohta.

19 — Edella alaviitteessa 3 mainittu asia C-345/93, tuomion 18 kohta.

III Ratkaisuehdotus

31. Edellä todetun perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa Supremo Tribunal Administrativon esittämiin kysymyksiin seuraavasti:

1) Komission päätös keskeyttää rikkomusmenettely ei vaikuta sellaisen tuomioistuimen, jonka päätöksiin ei kansallisen lainsäädännön mukaan saa hakea muutosta, velvollisuuteen esittää EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan kolmannen kohdan nojalla yhteisöjen tuomioistuimelle yhteisön oikeutta koskeva, tuossa tuomioistuimessa vireillä olevan asian yhteydessä esiin noussut ennakkoratkaisukysymys.

2) Jäsenvaltio voi autoveroa käytetyn ajoneuvon maahantuonnista määrätessään soveltaa yleisiä kriteerejä, kunhan näiden avulla voidaan varmistaa, ettei veron määrä missään tapauksessa ylitä vastaavassa kotimaan markkinoilta saatavassa ajoneuvossa jäljellä olevaa veron määrää.