torkøretøjer kan konstateres en ved Traktatens artikel 95 forbudt forskelsbehandling, eftersom brugte motorkøretøjer, som købes på det indenlandske marked, og importerede brugte motorkøretøjer udgør lignende eller konkurrerende produkter. Der foreligger en sådan forskelsbehandling, såfremt der af sidstnævnte motorkøretøjer opkræves en registreringsafgift på grundlag af en højere værdiansættelse end motorkøretøjets reelle værdi, hvilket indebærer en merbeskatning i forhold til førstnævnte motorkøretøjer, der ikke beskattes ved videresalg, og som — idet de som nye motorkøretøjer ved den første registrering efter indførslen kun er blevet underkastet en beskatning på grundlag af deres reelle værdi — i deres pris nu kun indeholder en lavere residualværdi af samme registreringsafgift.

RETSMØDERAPPORT
i sag C-47/88 *

I — Faktiske omstændigheder og den relevante lovgivning

A — *Den nationale lovgivning*

I henhold til den danske lovgivning, jf. lovbekendtgørelse nr. 13 af 16. januar 1985, som flere gange ændret, skal der i Danmark svares registreringsafgift af motorkøretøjer, som skal registreres efter færdselsloven. Afgiften opkræves kun i forbindelse med et køretøjs første registrering på dansk område.

Afgiften af personvogne, der afhænger af køretøjets værdi, indbefattet merværdiafgift, beregnes i øjeblikket efter følgende satser:

— for en værdi ikke over 19 750 kr. 105% af værdien

— for en værdi over 19 750 kr. 105% af 19 750 kr. og

180% af resten

Nedenstående oversigt illustrerer afgifternes andel af anskaffelsesprisen for nye personbiler i Danmark.

* Processprog: dansk.

Værdi uden moms og registre-rings-afgift	Moms 22 %	Registreringsafgift	Moms og afgift	Registreringsafgift	Pris inkl. afgifterne	Afgifternes andel af den samlede pris
KR.	KR.	KR.	KR.	%	KR.	%
20 000	4 400	27 383	31 783	159	51 783	61,4
25 000	5 500	38 363	43 863	175	68 863	63,7
30 000	6 600	49 343	55 943	186	85 943	65,1
35 000	7 700	60 323	68 023	194	103 023	66,0
40 000	8 800	71 303	80 103	200	120 103	66,7
50 000	11 000	93 262	104 263	209	154 263	67,6
60 000	13 200	115 223	128 423	214	188 423	68,2
70 000	15 400	137 183	152 583	218	222 583	68,6
80 000	17 600	159 143	176 743	221	254 743	68,8

Hvad angår køretøjer, der indføres som brugte, indeholder §§ 10-12 i lovbekendtgørelse nr. 13 af 1985 bestemmelse om, at den afgiftspligtige værdi er 100% af køretøjets pris som nyt, når det har været benyttet i mindre end seks måneder, og 90% af denne pris, når det har været benyttet i mere end seks måneder. Ved salg af motorkøretøjer, der allerede er registreret i Danmark, opkræves der derimod ingen ny registreringsafgift.

Det bemærkes endvidere, at beskatningsordningen i Danmark, hvad angår indirekte skatter, omfatter en merværdiafgift (moms) på 22%, der er den eneste afgift, som i egentlig forstand er udtryk for en generel afgiftsordning, idet afgiften rammer al omsætning af varer og tjenesteydelser i Danmark. Herudover gælder der forskellige punktafgifter og supplerende afgifter, der rammer en lang række forbrugsgoder.

Hvad nærmere angår afgifter på varige forbrugsgoder, indeholder lovbekendtgørelse nr. 379 af 1. juli 1982, som flere gange ændret, følgende bestemmelse:

»Afgift af fjernsynsmodtagere, videooptagere og -gengivere til fjernsyn samt visse husholdningsapparater

§ 1

1. Af fjernsynsmodtagere samt videooptagere og -gengivere til fjernsyn svares en afgift, der udgør for:

	pr. stk.
1) Farvefjernsynsmodtagere med en billedskærm på over 25'	1 050 kr.
2) Farvefjernsynsmodtagere med en billedskærm på 25" eller derunder, men over 16"	900 kr.

3) Farvefjernsynsmodtagere med en billedskærm på 16" eller derunder ..... 400 kr.

4) Andre fjernsynsmodtagere.... 210 kr.

5) Videooptagere og -gengivere til fjernsyn ..... 1 875 kr.«

B — *Den administrative procedure*

Ved skrivelse af 24. december 1985 meddelte *Kommissionen* Kongeriget Danmark, at den var af den opfattelse, at registreringsafgiften på motorkøretøjer i Danmark strider mod Traktatens artikel 95.

Kommissionen anførte for det første, at registreringsafgiften på nye biler er af en så eksorbitant størrelse, at den falder uden for de almindelige rammer for den nationale afgiftsordning, således at afgiften strider mod EØF-Traktatens artikel 95, idet den undergraver de frie varebevægelser inden for det fælles marked for motorkøretøjer, som ikke fremstilles i Danmark.

Hvad endvidere angår brugte biler, anførte Kommissionen, at importerede brugte biler rammes af en registreringsafgift, hvis afgiftsgrundlag udgør mindst 90% af bilens oprindelige nyvognspris, og at denne afgiftsordning indebærer en forhøjet afgiftsbyrde i forhold til den afgift, der er indeholdt i prisen for brugte biler på det danske marked.

Den *danske regering* besvarede Kommissionens skrivelse den 7. maj 1986. Den anførte i svarskrivelsen navnlig følgende:

For så vidt angår nye biler, gjorde den danske regering gældende, at den danske registreringsafgift som intern afgift ikke strider mod EØF-Traktatens artikel 95. Denne bestemmelse kan ikke fortolkes således, at medlemsstater, der ikke har egen produktion af motorkøretøjer, er afskåret fra at fastsætte det interne afgiftsniveau for biler.

Den danske regering anførte endvidere, at den danske registreringsafgift ikke strider mod Traktatens artikel 95, da der ikke i Danmark fremstilles motorkøretøjer eller produkter, der konkurrerer hermed. Artikel 95 har til formål at sikre en lige konkurrence og finder kun anvendelse i dette omfang. For så vidt angår tilfælde, hvor der i en medlemsstat ikke er nogen produktion af lignende varer eller substitutionsvarer, kan der ikke af artikel 95 udledes nogen begrænsning i medlemsstatens beføjelse til at pålægge de pågældende varer afgifter.

Den omstændighed, at den danske registreringsafgift kun rammer en enkelt kategori af produkter — nemlig motorkøretøjer — og ikke flere, er ikke afgørende, ligesom det savner begrundelse at sammenligne registreringsafgiften på biler med punktafgifterne på køleskabe og andre varige forbrugsgoder.

Endelig gjorde den danske regering gældende, at registreringsafgiften ikke har haft nogen negativ indvirkning på de frie varebevægelser, hvilket anførtes at fremgå af, at biltætheden i Danmark ligger meget tæt op ad biltætheden i lande i Fællesskabet, hvor levestandarden svarer til den danske.

Med hensyn til brugte biler anførte den danske regering for det første, at 90%'s-reglen for afgiftspåligning af importerede biler, som følge af prisstigning på visse bilmærker, kan medføre, at registreringsafgiften af de pågældende køretøjer ikke overstiger den residualafgift, der påhviler brugte biler, som købes på det danske marked, og som allerede er registreret i Danmark.

Den danske regering gjorde endvidere gældende, at det reelle konkurrenceforhold består mellem nye og brugte importerede køretøjer, idet en lavere registreringsafgift på importerede brugte biler blot vil medføre en større import af sådanne køretøjer på bekostning af importen af nye køretøjer.

Den 22. juni 1987 fremsatte Kommissionen en begrundet udtalelse, hvori den fastholdt, at den hårdere beskatning af motorkøretøjer i Danmark strider mod Traktatens artikel 95, både hvad angår nye køretøjer og køretøjer, der indføres som brugte. Ved skrivelse af 30. september 1987 meddelte den danske regering, at den fastholdt sin opfattelse.

Den 12. februar 1988 har Kommissionen anlagt denne sag.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisførelse.

II — Parternes påstande

Kommissionen har nedlagt påstand om, at Domstolen fastslår følgende:

— Kongeriget Danmark undlader at opfylde de det påhvilende forpligtelser i henhold til artikel 95 i Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab ved, at der i medfør af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. med senere ændringer, jf. lovbekendtgørelse nr. 13 af 16. januar 1985, opkræves en så høj registreringsafgift på biler og andre motorkøretøjer, at det virker hindrende på de frie varebevægelser af de pågældende produkter inden for Det Europæiske Fællesskab.

— For så vidt angår brugte motorkøretøjer, ydermere ikke-opfyldelse for Kongeriget Danmarks vedkommende af nævnte artikel 95, fordi beregningen af registreringsafgiften for importerede brugte motorkøretøjer i de fleste tilfælde sker på grundlag af en højere værdiansættelse end motorkøretøjets reelle værdi med den virkning, at importerede brugte motorkøretøjer beskattes hårdere end brugte motorkøretøjer, der omsættes inden for landet efter i forvejen at være blevet registreret i Danmark.

— Kongeriget Danmark tilpligtes at afholde de med nærværende sag forbundne omkostninger.

Kongeriget Danmark har nedlagt følgende påstande:

— Kongeriget Danmark frifindes.

— Kommissionen tilpligtes at afholde sagens omkostninger.

III — Parternes anbringender og argumenter

A) — *Registreringsafgiften af nye motorkøretøjer*

Kommissionen har gjort gældende, at den danske registreringsafgift er en intern afgift, som strider mod EØF-Traktatens artikel 95, idet den på grund af sin størrelse — og set på baggrund af, at der ikke findes nogen indenlandsk bilproduktion — undergraver de frie varebevægelser inden for det fælles marked, og at afgiften falder uden for rammerne af det øvrige danske afgiftssystem.

Traktatens artikel 95 skal ses i lyset af Traktatens artikler 2 ff., der fastsætter de principper, som Det Europæiske Fællesskab hviler på. Artikel 95 udgør i den forbindelse en af de væsentligste garantier, for så vidt bestemmelsen har til formål at sikre de frie varebevægelser inden for Fællesskabet og den frie organisation af økonomien, der er knyttet hertil.

Artikel 95 indeholder et absolut forbud, og det skal med bestemmelsen forhindres, at der, efter at told og afgifter med tilsvarende virkning er fjernet, opretholdes fiskale hindringer for samhandelen inden for Fællesskabet.

Traktatens artikel 95 kan finde anvendelse på en registreringsafgift på biler, der er så høj, at den opstiller væsentlige hindringer for de pågældende produkters frie bevægelighed inden for Fællesskabet, også selv om der ikke i vedkommende medlemsstat er nogen konkurrerende indenlandsk produktion.

Denne fortolkning er i overensstemmelse med Domstolens praksis. Domstolen har således i flere domme fastslået, at den omstændighed, at en bestemt vare midlertidigt ikke fremstilles i en medlemsstat, ikke er til hinder for, at principperne i artikel 95 finder anvendelse (jf. navnlig dom af 4 april 1968, Stier, 31/67, Sml. 1965-1968, s. 511, dom af 7 maj 1987, Kommissionen mod Italien, 184/85, Sml. s. 2013, og dom af 7 maj 1987, Co-Frutta, 193/85, Sml. s. 2085).

Domstolen har i den nævnte praksis udtalt, at medlemsstaterne efter Traktaten har bevaret deres kompetence til at pålægge afgifter, og at Traktaten i sådanne tilfælde ikke indeholder noget forbud mod at beskatte indførte varer. Domstolen har imidlertid også fastslået, at medlemsstaterne ikke må bringe virkeliggørelsen af fællesmarkedets principper i fare ved via intern beskatning at omgå et absolut forbud, der skal sikre det økonomiske fællesskabs levedygtighed, dvs. forbuddet mod enhver afgift, der hindrer de frie varebevægelser inden for Fællesskabet.

Domstolen har endvidere med henblik på sondringen mellem afgifter med tilsvarende virkning og egentlige interne afgifter udtalt, at når der ikke findes nogen indenlandsk

produktion, er retten til at beskatte et indført produkt — uden at Traktaten opstiller nogen betingelser — betinget af, at afgiften udgør en del af det almindelige nationale beskatningssystem.

Kommissionen gør gældende, at medlemsstaterne ikke kan pålægge indførte produkter interne afgifter, der er så høje, at de i praksis har til følge, at det nationale marked lukkes af for salg til normale priser af produkter fremstillet i andre medlemsstater.

I tilfældet med den danske registreringsafgift er det klart, at denne, der på grund af sin struktur er en del af den interne beskatning, men som med hensyn til størrelsen afviger fra det almindelige danske afgiftssystem, virker begrænsende på de frie varebevægelser.

Der kan kun lovligt opkræves en intern afgift af en importeret vare — når der ikke er nogen indenlandsk produktion af lignende varer eller substitutionsvarer — såfremt der er tale om en afgift på et niveau svarende til de almindelige afgifter i den pågældende medlemsstat. Den danske registreringsafgift indebærer imidlertid en beskatning, som er langt hårdere end det danske afgiftsniveau i øvrigt.

Rigtigheden heraf fremgår af en sammenligning mellem registreringsafgiften på motorkøretøjer og de gældende punktafgifter i Danmark på varige forbrugsgoder. Det er i overensstemmelse med Domstolens praksis at basere sig på en sådan sammenligning. Kommissionen henviser herved til den ovenfor nævnte dom af 7. maj 1987 om forbrugsafgifterne på bananer i Italien, hvori Domstolen udtalte, at disse overskred beskatningsniveauet for indenlandsk producerede levnedsmidler af en væsentlig anden karakter end bananer.

Endelig har Kommissionen henvist til de økonomiske og handelsmæssige følger af den høje danske registreringsafgift. Kommissionen gør herved gældende, at biltætheden i Danmark er lavere end i andre medlemsstater med et lignende indtægtsniveau som det danske. Endvidere synes bilejerne i Danmark gennemsnitligt at beholde deres biler længere end bilejerne i andre EF-lande.

Bilimportørerne i Danmark har set sig nødsaget til at føre en salgspolitik, der er i strid med markedslogikken. Importøren fastsætter således den lavest mulige salgspris og er derefter nødsaget til at hente fortjenesten hjem på reservedelspriserne, og de høje priser på reservedele giver anledning til en import af brugte biler med det ene formål at skaffe billige reservedele.

De nævnte salgspriser medfører endvidere, at forbrugere, der ikke er bosiddende i landet, tilskyndes til at købe deres bil i Danmark for derefter at indføre den til deres eget land. Registreringsafgiften skaber således et incitament til en kunstig parallelimport.

Den *danske regering* har anført, at den er enig med Kommissionen i at henføre den danske registreringsafgift under artikel 95 som en intern afgift. Derimod er den danske regering ikke enig med Kommissionen i, at registreringsafgiften er i strid med artikel 95.

Den danske regering gør gældende, at artikel 95 må opfattes som et nødvendigt supplement til forbuddene mod told og kvantitative restriktioner samt foranstaltninger med tilsvarende virkning i samhandelen mellem medlemslandene. Formålet er at sikre neutralitet i konkurrenceforholdet mellem importerede og indenlandsk fremstillede produkter på det nationale marked. Artikel 95 indeholder derimod ikke nogen beskyttelse af de frie varebevægelser som sådanne.

Det væsentligste element i artikel 95, stk. 2, er, at det importerede produkt ikke må afgiftsbelægges på en sådan måde, at det beskytter et andet produkt. Der findes ikke dansk fremstillede produkter, der står i et konkurrenceforhold med biler fremstillet i andre medlemslande. Der er derfor ikke noget afgiftsmæssigt proportionsforhold, der kan vurderes. Det må derfor lægges til grund, at registreringsafgiften ikke strider mod artikel 95.

Den danske regering ønsker herved at fremhæve, at dens fortolkning af artikel 95 ikke nødvendigvis medfører, at medlemslandene er frit stillet med hensyn til, hvor høje afgifter de vil opkræve på importerede produkter i en situation, hvor medlemslandene ikke selv fremstiller tilsvarende eller konkurrerende produkter. Hvis medlemslandene i denne situation opkræver så høje afgifter, at de umuliggør de frie varebevægelser eller bringer de frie varebevægelser i fare, vil afgifterne kunne komme i strid med forbuddet i Traktatens artikler 9 og 12 mod afgifter med tilsvarende virkning som told.

Ifølge artikel 95, stk. 1, skal den effektive afgiftsbyrde, som den importerende stat pålægger det konkrete importerede produkt, sammenlignes med den afgiftsbyrde, der pålægges det indenlandske produkt, det skal sammenlignes med. Det afgørende er, hvad afgiftsbyrden på det konkrete importerede produkt ville have været, hvis det var blevet produceret indenlandsk. Hvis afgiftsbyrden på det indenlandsk fremstillede produkt er mindre, så er afgiftssystemet diskriminatorisk i artikel 95's forstand.

Den danske regering gør endvidere gældende, at den domspraksis, som Kommissionen henviser til (jf. navnlig dommene i sagerne Stier, Kommissionen mod Italien og Co-Frutta), ikke understøtter det af Kommissionen anførte, hvorefter artikel 95 også finder anvendelse i tilfælde, hvor der ikke er nogen konkurrerende indenlandsk produktion.

Ifølge artikel 95, stk. 2, er det den relative afgiftsbyrde, der er relevant. Det vil sige, at hvis forskelle mellem konkurrerende produkter retfærdiggør forskellig afgiftsmæssig behandling, kræver artikel 95, stk. 2, ikke mere, end at forskellen i afgiftsmæssig behandling er proportionel med forskellen mellem produkterne.

Dommen i Stier-sagen (jf. ovenfor) vedrørte et meget specielt problem knyttet til opkrævning af omsætningsudligningsafgifter

på importerede varer til udligning af en dagældende indenlandsk kumulativ omsætningsafgift. I realiteten fastslog Domstolen i dommen blot, at en sådan omsætningsudligningsafgift på importerede produkter skulle ligge inden for rammerne af det eksisterende flerledede kumulative omsætningsafgiftssystem.

Hvad angår dommene i sagerne Kommissionen mod Italien og Co-Frutta (jf. ovenfor), forelå der ikke i de pågældende to sager en situation, hvor der ikke fandtes nogen tilsvarende eller konkurrerende produktion. Situationen var omfattet af artikel 95, stk. 2, eftersom den indenlandske produktion af frugter fandtes at være konkurrerende med de afgiftspålagte indførte bananer.

Den danske regering anfører endvidere, at den danske registreringsafgift er et led i det samlede danske registreringsafgiftssystem for motorkøretøjer. Dette omfatter forskellige kategorier (personbiler, busser, varebiler, lastbiler, motorcykler, traktorer) med forskellige satser. Dette registreringsafgiftssystem finder principielt anvendelse på såvel importerede motorkøretøjer som indenlandsk producerede motorkøretøjer. Den danske regering henleder i denne forbindelse opmærksomheden på, at Domstolen har anerkendt, at nationale bilafgifter udgør et selvstændigt internt afgiftssystem (sag 112/84, Humblot, Sml. 1985, s. 1367, og sag 433/85, Feldain, Sml. 1987, s. 3521).

Det giver på denne baggrund ikke nogen mening med udgangspunkt i dommen i Stier-sagen at sammenligne registreringsafgiften på biler med andre afgifter på varige forbrugsgoder (støvsugere, vaskemaskiner, køleskabe, komfurer, tv-apparater etc.), således som Kommissionen gør det. Det giver heller ingen mening at sammenligne en forbrugsafgift (registreringsafgiften) på et bestemt produkt (biler) med moms, således som Kommissionen også gør det.

Hvad angår registreringsafgiftens indvirkning på de frie varebevægelser, har den danske regering imødegået en række argumenter fremsat af Kommissionen. Den danske regering gør herved gældende, at biltætheden i Danmark ikke er væsentligt lavere end i de øvrige medlemsstater. I øvrigt må biltætheden antages at afhænge af en række faktorer, herunder udgifterne ved bilens anvendelse, transportbehov, alternative transportmuligheder, mode, miljø etc.

At forbrugerne som følge af, at biler er dyre, bestræber sig på at beholde dem i lang tid, med den virkning, at biler i Danmark bruges i en længere årrække end i andre medlemslande, inden de skiftes ud, er helt legitimt og et udslag af god økonomi.

Det er ikke rigtigt, at importørerne i Danmark fører en salgspolitik, der er i strid med markedslogikken. Tværtimod følger de markedslogikken ved at tilpasse sig konkurrenceforholdene på det danske marked.

Endelig modsiges Kommissionens anbringender vedrørende registreringsafgiftens virkning på de frie varebevægelser af de faktiske forhold. Statistikken over nyregistrerede biler i de seneste år viser således en meget kraftig ekspansion i det danske bilmarked.

Kommissionen anfører herved, at det forhold, at der ikke findes en dansk bilproduktion, ikke forhindrer, at der findes et brugtvognsmarked i Danmark. Ifølge fællesskabsreglerne bliver et produkt fra det øjeblik, det er blevet indført mod betaling af told og afgifter, definitivt et indenlandsk produkt. Lokalt indkøbte og importerede brugte biler udgør derfor lignende eller konkurrerende produkter, for så vidt der er tale om biler af nogenlunde samme størrelse, kvalitet og alder.

B — *Registreringsafgiften af importerede brugte biler*

Kommissionen gør gældende, at en differentieret afgiftsordning som omhandlet for at være i overensstemmelse med Traktatens artikel 95 skal opfylde følgende tre betingelser: a) ordningen skal følge objektive kriterier, b) den må ikke direkte eller indirekte virke diskriminerende på importerede produkter, og c) den må ikke medføre en beskyttelse af indenlandske varer på bekostning af importerede varer af samme art eller varer, som kan benyttes som substitution for indenlandske varer.

Kommissionen har i første række gjort gældende, at for brugte biler, der importeres til Danmark, sker beregningen af registreringsafgiften på grundlag af en fast afgiftspligtig værdi, som aldrig kan være mindre end 90% af køretøjets afgiftspligtige værdi som nyt. Kommissionen anfører endvidere, at der ikke opkræves nogen ny registreringsafgift af brugte biler, der købes i Danmark. Det kan vanskeligt hævdes, at residualafgiften i brugte biler på det danske marked i alle tilfælde svarer til 90% af afgiften på nye biler.

Hvad nærmere angår disse tre kriterier, gør Kommissionen gældende,

a) at der ikke findes noget objektivt kriterium, som berettiger til at gøre registreringsafgiften på importerede brugte biler større end den residualværdi af den oprindeligt betalte registreringsafgift, som påhviler brugte biler erhvervet på det danske brugtvognsmarked

Den omstændighed, at enkelte mærker af automobiler grundet samlerværdi eller grundet usædvanlige prisstigninger på senere producerede årgange kan bevare deres værdi eller eventuelt stige i værdi, kan ikke bortforklare den klare kendsgerning, at opkrævning af registreringsafgift af importerede brugte biler på basis af minimum 90% af nyvognsværdien udgør en åbenbar merbeskatning af disse sammenlignet med residualværdien af registreringsafgiften på brugte biler med blot nogle få års brug, indkøbt på det danske brugtvognsmarked.

b) at reglen om at lægge mindst 90% af den oprindelige nyvognspris til grund for beregning af registreringsafgiften på importerede brugte biler i det langt overvældende antal tilfælde medfører en diskriminerende beskatning af disse

c) at bestemmelserne i lovbekendtgørelse nr. 13 af 1985 om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. har beskyttelse af det danske brugtvognsmarked til følge.

Overfører man den beregningsmetode, for så vidt angår residualværdien af betalt moms på importerede brugte genstande, som Domstolen lagde til grund i sin dom af 21. maj 1985 (Schul II, 47/84, Sml. s. 1501), på spørgsmålet om sammenligneligheden mellem registreringsafgiften på importerede brugte biler og residualafgiften i brugte motorkøretøjer, af hvilke der nogle år tidligere er betalt dansk registreringsafgift, og foretager man en pro rata-nedskrivning af residualafgiften i dansk registrerede motorkøretøjer, bliver det klart, at det ufleksibelt fastsatte beregningsgrundlag for afgiften på 90 eller 100% af nyvognsprisen indebærer en åbenbar overbeskatning af importerede brugte biler.

Kommissionen anfører endvidere under henvisning til Domstolens dom af 7. maj 1987 i Co-Frutta-sagen, jf. ovenfor, at beskatningsreglerne må udformes således, at der ikke sker nogen afgiftsmæssig diskrimination mod brugtvogne produceret i et tredjeland og derefter indført til fri omsætning i et medlemsland (jf. Traktatens artikel 9).

Det ville være i klar modstrid med Traktatens formål kun at sikre en ikke-diskriminerende beskatning af brugte biler produceret i et tredjeland, mens køretøjer produceret i Fællesskabet skulle kunne pålægges en afgift uden hensyntagen til en rimelig pro rata-nedskrivning af residualværdien af en registreringsafgift, der i sin tid er blevet betalt af et køretøj registreret i Danmark.

Endelig anfører Kommissionen, at der for tiden årligt indføres 15 000-16 000 brugte biler til Danmark, hvoraf kun 150-200 indregistreres, mens resten anvendes på anden vis (ophugning, genbrug af reservedele m. m.). Kommissionen gør på dette grundlag gældende, at der på grund af den »skæve« beskatning af importerede brugte biler består et reelt konkurrenceforhold mellem import af brugte biler og de danske værksteder, som beskæftiger sig med reparationsarbejder på den eksisterende danske bilpark. Dette konkurrenceforhold forstærkes ved, at der ikke opkræves nogen registreringsafgift af brugte biler, når de importeres til Danmark til ophugning.

Den *danske regering* har gjort gældende, at det ligger i selve afgiftens karakter af registreringsafgift, at den kun finder anvendelse på importerede brugte biler, men derimod ikke på brugte biler på det danske marked, for hvilke der allerede er betalt afgifter ved deres registrering som nye. Der finder ikke nogen reel diskrimination sted til fordel for danske produkter, eftersom der ikke findes nogen dansk bilproduktion, og alle brugte biler derfor er af udenlandsk oprindelse. Den danske regering bestrider rigtigheden af det af Kommissionen anførte, hvorefter lokalt indkøbte og importerede brugte biler er lignende eller konkurrerende varer i artikel 95's forstand, når bilerne i begge tilfælde er produceret i udlandet.

Det reelle konkurrenceforhold består mellem nye og brugte importerede biler. En ændring af registreringsafgiften, som medfører en lavere afgift på importerede brugte biler, vil derfor føre til en øget import af brugte biler til skade for importen af nye biler.

Det savner endvidere grundlag, når Kommissionen hævder, at den beregningsmetode, for så vidt angår residualværdien af betalt moms på importerede brugte genstande, som Domstolen benyttede i sin dom i Schul II-sagen, jf. ovenfor, »med fuld føje kan finde anvendelse« her.

Schul II-sagen vedrørte således opkrævning af moms på brugte genstande handlet mellem private, herunder beregning af residualværdien af den i eksportlandet opkrævede moms. Det er en ganske anden situation, der foreligger i nærværende sag, hvor det drejer sig om at sammenligne en afgift på importerede genstande med residualværdien af en afgift på brugte genstande i importlandet.

Hvad angår det af Kommissionen anførte, hvorefter beskatningsreglerne må udformes således, at der ikke sker nogen afgiftsmæssig diskrimination mod brugte biler produceret i et tredjeland og derefter indført til fri omsætning i et medlemsland, gør den danske regering gældende, at de danske regler om registreringsafgift på importerede brugte biler er udformet således, at der ikke forekommer nogen diskrimination mod brugte biler produceret i tredjelande og derefter indført til fri omsætning i et medlemsland. Dette følger af § 11 i lovbekendtgørelse nr. 13 af 1985.

Endelig gør den danske regering gældende, at der ikke er noget odiøst i, at en vis del af de importerede brugte biler bruges til reservedele. Det er vanskeligt at se, hvorledes det af Kommissionen påpegede forhold mellem importen af nye biler og vedligeholdelsen af gamle ændrer ved det forhold, at en nedsættelse af registreringsafgiften på brugte biler vil medføre en øget import af brugte biler til skade for importen af nye biler.

M. Díez de Velasco
Refererende dommer