DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

22. februar 2001 *

I sag C-393/98,

angående en anmodning, som Supremo Tribunal Administrativo (Portugal) i medfør af EF-traktatens artikel 177 (nu artikel 234 EF) har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

Ministério Público,

António Gomes Valente

mod

Fazenda Pública,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af EF-traktatens artikel 95 (efter ændring nu artikel 90 EF),

* Processprog: portugisisk.

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. La Pergola, og dommerne M. Wathelet (refererende dommer), D.A.O. Edward, P. Jann og L. Sevón,

generaladvokat: N. Fennelly

justitssekretær: assisterende justitssekretær H. von Holstein,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— A. Gomes Valente ved advogado J. Sá Pereira

— den portugisiske regering ved L. Fernandes og A. Seiça Neves samt H. Ventura, som befuldmægtigede

— den nederlandske regering ved M.A. Fierstra, som befuldmægtiget

— den finske regering ved T. Pynnä, som befuldmægtiget

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved E. Traversa og A.M. Alves Vieira, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der i retsmødet den 8. juni 2000 er afgivet mundtlige indlæg af den portugisiske regering ved L. Fernandes og V. Guimarães, som befuldmægtiget, og af Kommissionen ved A.M. Alves Vieira,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 21. september 2000,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse af 7. oktober 1998, indgået til Domstolen den 5. november 1998, har Supremo Tribunal Administrativo i medfør af EF-traktatens artikel 177 (nu artikel 234 EF) forelagt tre præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af EF-traktatens artikel 95 (efter ændring nu artikel 90 EF).

2 Spørgsmålene er blevet rejst under en sag mellem António Gomes Valente og Fazenda Pública (statskassen), hvorunder Gomes Valente har nedlagt påstand om tilbagebetaling af den automobilafgift, som han betalte ved indførslen til Portugal af en brugt bil fra en anden medlemsstat.

Nationale bestemmelser

3 På tidspunktet for opkrævningen af den af Gomes Valente skyldige afgift i forbindelse med den endelige indførsel af hans motorkøretøj var reglerne om den portugisiske automobilafgift fastsat ved lovdekret nr. 40/93 af 18. februar 1993 (*Diário da República* I, serie A, nr. 41 af 18.2.1993), som ændret ved lov nr. 10-B/96 af 23. marts 1996 (*Diário da República* I, serie A, af 23.3.1996, herefter »lovdekret nr. 40/93«). Dette lovdekret er blevet ændret flere gange senere.

4 Den portugisiske automobilafgift er en engangsafgift, som betales, første gang motorkøretøjet bringes i omsætning på det portugisiske marked, dvs. ved den første indregistrering i Portugal. Artikel 1, stk. 1, i lovdekret nr. 40/93 har følgende ordlyd:

»Automobilafgiften er en intern afgift, som pålægges lette personbiler — herunder biler til blandet brug, biler til anvendelse ved motorvæddeløb og biler, der hovedsagelig er bestemt til persontransport, med undtagelse af motorkøretøjer indrettet til campingbrug, der indregistreres eller importeres som nye eller brugte biler, herunder biler, der er samlet eller fremstillet i Portugal og er bestemt til at blive indregistreret.«

5 Ifølge lovdekretets artikel 1, stk. 4, varierer automobilafgiften i forhold til motorkøretøjets cylindervolumen og opkræves i henhold til de beregningstabeller, som er vedlagt som bilag til lovdekretet, og som er en integrerende del heraf.

6 Lovdekretets artikel 3, stk. 1, har følgende ordlyd:

»Lette personbiler, nye eller brugte, kan ikke indregistreres, medmindre der for Generaldirektoratet for Trafikale Anliggender (Direcçaõ-Geral de Viação) er forelagt bevis for betaling af automobilafgiften med en officiel påtegning om opkrævning, sikkerhedsstillelse eller fritagelse for betalingen.«

7 I artikel 1, stk. 7, i lovdekret nr. 40/93, som affattet ved lov nr. 75/93 af 20. december 1993 og lov nr. 39-B/94 af 27. december 1994, bestemmes det, at brugte motorkøretøjer, som importeres til Portugal, og som hidrører fra de øvrige medlemsstater eller er bragt i fri omsætning dér, er berettiget til følgende nedsættelser af automobilafgiften:

— efter 1 til 2 års brug en nedsættelse med 18%

— efter 2 til 3 års brug en nedsættelse med 24%

— efter 3 til 4 års brug en nedsættelse med 32%

— efter 4 til 5 års brug en nedsættelse med 41%

— efter 5 til 6 års brug en nedsættelse med 49%

— efter 6 til 7 års brug en nedsættelse med 55%

— efter 7 til 8 års brug en nedsættelse med 61%

— efter 8 års brug en nedsættelse med 67%.

8 Disse forskellige procentsatser for nedsættelse af automobilafgiften finder anvendelse på den afgift, som på tidspunktet for indførslen af det brugte motorkøretøj ville skulle betales for et tilsvarende nyt motorkøretøj. I henhold til betragtningerne til lovdekret nr. 40/93 har disse nedsættelser til formål at kompensere for værdiforringelsen som følge af brugen.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

9 Gomes Valente købte i Frankrig en brugt personbil af mærket BMW (model 325 turbodiesel) med et cylindervolumen på 2 497 cm^3, der blev indregistreret for første gang i Frankrig den 2. december 1991.

10 Den 16. september 1996 meddelte Gomes Valente toldkontoret i Aveiro, at denne bil var bestemt til endelig indførsel, og at dens værdi beløb sig til 2 500 000 PTE. Samme dag traf det nævnte toldkontor en afgørelse om opkrævning af en automobilafgift (»imposto automóvel«) på 1 856 994 PTE, som Gomes Valente betalte.

11 Gomes Valente anlagde sag til prøvelse af den pågældende afgørelse ved Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal), som ved dom af 16. oktober 1997 gav sagsøgte medhold, hvorefter Gomes Valente og Procurador da República ved Tribunal Fiscal Aduaneiro appellerede dommen til Supremo Tribunal Administrativo.

12 Gomes Valente har gjort gældende, at den nævnte dom ikke tager hensyn til Domstolens praksis vedrørende fortolkningen af traktatens artikel 95, der som følge af bestemmelsens direkte virkning medfører, at de nationale bestemmelser, som er i strid med fællesskabsretten, ikke finder anvendelse i det konkrete tilfælde. Han har videre anført, at Domstolen i dommen af 9. marts 1995 i Nunes Tadeu-sagen (sag C-345/93, Sml. I, s. 479, præmis 14 og 15), hvori de relevante bestemmelser var den automobilafgiftsordning, som var gældende, før han indførte sit motorkøretøj til Portugal, fastslog, at en regel, som begrænser afgiftsnedsættelsen for importerede brugte motorkøretøjer til en vis procentdel af den afgift, der pålægges nye motorkøretøjer af samme type, uden at der tages hensyn til motorkøretøjets faktiske værdiforringelse, medfører en diskriminerende beskatning af importerede brugte motorkøretøjer. Ifølge Gomes Valente er den portugisiske automobilafgift — på trods af ændringerne som følge af Nunes Tadeu-dommen — stadig i strid med traktatens artikel 95, idet den ikke beregnes på grundlag af den faktiske handelsværdi af de brugte motorkøretøjer.

13 Gomes Valente har for Supremo Tribunal Administrativo fremsat begæring om, at retten indgiver anmodning til Domstolen om præjudiciel afgørelse, idet han har foreslået den at stille følgende spørgsmål:

»1) Sikrer en lovgivning som den portugisiske, at de interne afgifter virker fuldstændig neutralt i forhold til konkurrencen mellem indenlandsk fremstillede og indførte varer (i det foreliggende tilfælde motorkøretøjer), og er den forenelig med EØF-traktatens artikel 95, stk. 1, når lovgivningen pålægger importerede brugte motorkøretøjer et fast afgiftsbeløb kun under hensyn til køretøjets cylindervolumen, idet der ved beregningen sker nedsættelse med en procentsats på 18, 24, 32, 41, 49, 55, 61 og 67 (afhængig af, om det importerede køretøj har været brugt i et til to, to til tre, tre til fire, fire til fem, fem til seks, seks til syv eller syv til otte år) af, hvad der skulle betales af et nyt køretøj (importeret eller købt på det indenlandske marked), og lovgivningen bestemmer, at der af et køretøj, der

har været brugt i over otte år, skal betales 33% af den automobilafgift, der skulle betales af et nyt køretøj (importeret eller købt på det indenlandske marked), og der i de nævnte tilfælde ikke tages hensyn til alle de øvrige faktorer af betydning for værdien af et motorkøretøj, såsom bl.a. kilometertal, stand og model?

2) Er det foreneligt med traktatens artikel 95, stk. 1, at national lovgivning indeholder en bestemmelse om, at den afgift, der opkræves af en importeret vare, og den afgift, der opkræves af en lignende indenlandsk vare, beregnes på forskellige måder og efter forskellige bestemmelser, idet automobilafgiften af et importeret brugt køretøj beregnes på grundlag af cylindervolumenet med en nedsættelse alene på grundlag af, hvor mange år køretøjet har været i brug, mens der ved overdragelser af et lignende brugt køretøj på det indenlandske marked ikke betales automobilafgift (da afgiften er enfaset, betales den kun én gang, når køretøjet bringes i fri omsætning som ny), når det er sikkert, at køretøjets pris stadig kan omfatte en residualværdi af denne afgift, hvis det ikke har været i brug i mere end fire til fem år, og at denne rest altid udgør et uvist beløb, som ikke udskilles fra salgsprisen, og ikke kan udskilles, blandt andet fordi der ikke pålægges automobilafgift ved køb af et indenlandsk brugt køretøj?

3) Kan det på baggrund af traktatens artikel 95, stk. 1, fastslås, at en sådan ordning ikke — end ikke i enkelte tilfælde — må føre til, at den importerede vare pålægges en højere afgift, og at ordningen skal være indrettet på en sådan måde, at det altid er udelukket, at et importeret køretøj kan pålægges højere afgift end et lignende indenlandsk køretøj?

4) Kan det på baggrund af fællesskabsretten fastslås, at en sådan ordning er gennemskuelig i nødvendigt omfang, således at det objektivt kan konstateres, om afgiftsbyrden på et importeret køretøj er større end byrden på et lignende indenlandsk køretøj?

5) Kan en sådan ordning på baggrund af fællesskabsretten anvendes ensartet på varer fra det indenlandske marked og importerede varer?«

14 Det er under disse omstændigheder, at Supremo Tribunal Administrativo har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Er de spørgsmål, der er stillet af appellanten i sagens akter, og som er beskrevet ovenfor, relevante? Hvordan skal disse spørgsmål besvares i henhold til fællesskabsretten?

2) Indebærer den faktiske værdiforringelse af brugte køretøjer, som omhandles i EF-Domstolens dom afsagt i sag C-345/93 (Nunes Tadeu), nødvendigvis, at der skal foretages en vurdering eller afgives en sagkyndig erklæring for hvert køretøj, eller kan forringelsen beregnes ud fra generelle og abstrakte betingelser på grundlag af et kriterium fastlagt ved lov?

3) Hvis Europa-Kommissionen hæver en konkret traktatbrudssag mod en medlemsstat, fordi den er af den opfattelse, at den nye nationale lovgivning er bragt i overensstemmelse med fællesskabsretten, kan en national øverste retsinstans da på grundlag af Kommissionens fortolkning af fællesskabsretten og national ret være fritaget for den forpligtelse, der påhviler den i medfør af traktatens artikel 177 til at anmode EF-Domstolen om en præjudiciel afgørelse, og afgøre sagen på grundlag af Europa-Kommissionens fortolkning?«

Det tredje spørgsmål

15 Med sit tredje spørgsmål, som skal behandles først, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om det forhold, at Kommissionen afstår fra at fortsætte en traktatbrudsprocedure mod en medlemsstat vedrørende en bestemt lovgivning, har indflydelse på den forpligtelse, som påhviler en ret i den pågældende medlemsstat, der træffer afgørelse i sidste instans, til at forelægge et fællesskabsretligt spørgsmål vedrørende den omhandlede lovgivning i medfør af traktatens artikel 177, stk. 3.

16 Det bemærkes i denne forbindelse for det første, at traktatens artikel 177, stk. 3, bestemmer, at såfremt der rejses et præjudicielt spørgsmål under en retssag ved en national ret, hvis afgørelser ifølge de nationale retsregler ikke kan appelleres, er retten pligtig at indbringe sagen for Domstolen (jf. dom af 4.11.1997, sag C-337/95, Parfums Christian Dior, Sml. I, s. 6013, præmis 24).

17 Ifølge fast retspraksis er denne forelæggelsespligt et led i samarbejdet mellem de nationale retter, som skal anvende fællesskabsretten, og Domstolen, og skal sikre, at fællesskabsretten anvendes korrekt og fortolkes ensartet i alle medlemsstaterne (jf. bl.a. dom af 6.10.1982, sag 283/81, CILFIT m.fl., Sml. s. 3415, præmis 7, og Parfums Christian Dior-dommen, præmis 25), og den har navnlig til formål at forhindre, at der i en medlemsstat udvikler sig en national retspraksis, som ikke er i overensstemmelse med fællesskabsretten (jf. bl.a. dom af 24.5.1977, sag 107/76, Hoffmann-La Roche, Sml. s. 957, præmis 5, og af 27.10.1982, forenede sager 35/82 og 36/82, Morson og Jhanjan, Sml. s. 3723, præmis 8).

18 For det andet bemærkes, at Domstolen — som den finske regering også har påpeget i sit skriftlige indlæg — i dommen af 27. maj 1981 i sagen Essevi og

Salengo (forenede sager 142/80 og 143/80, Sml. s. 1413, præmis 16) har fastslået, at Kommissionen ikke har beføjelse til ved en udtalelse efter EF-traktatens artikel 169 (nu artikel 226 EF) eller ved anden form for stillingtagen under en sådan procedure at foretage en endelig fastlæggelse af en medlemsstats rettigheder og forpligtelser eller at give medlemsstaten garantier vedrørende en nærmere bestemt handlemådes forenelighed med traktaten, og at fastlæggelsen af medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser samt bedømmelsen af deres handlemåde ifølge traktatens artikel 169 og EF-traktatens artikel 170 og 171 (nu artikel 227 EF og 228 EF) alene kan ske i en af Domstolen afsagt dom.

19 Det tredje spørgsmål skal herefter besvares dermed, at det forhold, at Kommissionen afstår fra at fortsætte en traktatbrudsprocedure mod en medlemsstat vedrørende en bestemt lovgivning, ikke har nogen indflydelse på den forpligtelse, som påhviler en ret i den pågældende medlemsstat, der træffer afgørelse i sidste instans, til at forelægge et fællesskabsretligt spørgsmål vedrørende den omhandlede lovgivning i medfør af traktatens artikel 177, stk. 3.

Det første og andet spørgsmål

20 Med sit første og andet spørgsmål, der skal behandles under ét, ønsker den forelæggende ret for det første nærmere bestemt oplyst, om en medlemsstat i henhold til traktatens artikel 95, stk. 1, på brugte motorkøretøjer, som importeres fra andre medlemsstater, må anvende en afgiftsordning, hvorefter den faktiske værdiforringelse af disse motorkøretøjer beregnes på generel og abstrakt vis på grundlag af kriterier eller faste beregningstabeller, der er fastlagt ved lov eller administrative bestemmelser, uden at det kræves, at de nationale myndigheder foretager en særskilt vurdering af værdien af hvert enkelt brugt motorkøretøj, som importeres. I bekræftende fald ønsker den forelæggende ret for det andet oplyst, om en afgiftsordning som den i hovedsagen omhandlede er i overensstemmelse med kravene i henhold til traktatens artikel 95, stk. 1.

21 Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt den hensyntagen til den faktiske værdiforringelse af brugte motorkøretøjer, som er omhandlet i Nunes Tadeu-dommen, forudsætter, at der skal afgives en sagkyndig erklæring for hvert køretøj, og udelukker, at forringelsen beregnes på generel og abstrakt vis på grundlag af et kriterium fastlagt ved lov, bemærkes det indledningsvis, at ifølge fast retspraksis er traktatens artikel 95, stk. 1, tilsidesat, når afgifterne på henholdsvis den indførte og den tilsvarende indenlandske vare beregnes forskelligt og efter forskellige regler, således at det — selv om det kun måtte ske i visse tilfælde — fører til en højere afgift for den indførte vare (jf. dom af 23.10.1997, sag C-375/95, Kommissionen mod Grækenland, Sml. I, s. 5981, præmis 20, og den deri anførte retspraksis samt dom af 2.4.1998, sag C-213/96, Outokumpu, Sml. I, s. 1777, præmis 34).

22 I dommen af 11. december 1990 i sagen Kommissionen mod Danmark (sag C-47/88, Sml. I, s. 4509, præmis 21) har Domstolen fastslået, at traktatens artikel 95 er til hinder for, at en medlemsstat pålægger importerede brugte motorkøretøjer en registreringsafgift, som beregnes på grundlag af en fast afgiftspligtig værdi, der aldrig kan være lavere end 90% af køretøjets afgiftspligtige værdi som nyt, således at værdiforringelsen af disse køretøjer begrænses til 10% uanset deres alder eller stand. Opkrævningen af en registreringsafgift, hvis grundlag er mindst 90% af køretøjets pris som nyt, udgør ifølge Domstolen i almindelighed en klar merbeskatning af disse køretøjer i forhold til residualværdien af registreringsafgiften af brugte, i forvejen registrerede motorkøretøjer, som købes på det nationale marked, uanset deres alder eller stand (dommen i sagen Kommissionen mod Danmark, præmis 20).

23 I Nunes Tadeu-dommens præmis 15 fastslog Domstolen, at en regel, som begrænser afgiftsnedsættelsen til 10% af den afgift, der pålægges nye køretøjer, uden at tage hensyn til køretøjets faktiske værdiforringelse, medfører en diskriminerende beskatning af importerede brugte motorkøretøjer. Domstolen tilføjede, at en medlemsstats opkrævning af en afgift på brugte motorkøretøjer hidrørende fra en anden medlemsstat derfor er i strid med traktatens artikel 95, når afgiftens størrelse, beregnet uden hensyn til køretøjets faktiske værdiforringelse, overstiger residualværdien af automobilafgiften på tilsvarende brugte

motorkøretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet (Nunes Tadeu-dommen, præmis 20).

24 Det fremgår dog ikke af den i denne doms præmis 21, 22 og 23 nævnte retspraksis, at der kun kan tages hensyn til den faktiske værdiforringelse af motorkøretøjer ved, at der foretages en vurdering af eller afgives en sagkyndig erklæring for hvert af disse. For at undgå den byrde, som er uadskilleligt forbundet med en sådan ordning, kan en medlemsstat ved hjælp af faste beregningstabeller, som er fastlagt ved lov eller administrative bestemmelser og er beregnet på grundlag af kriterier som alder, kilometerstand, stand i almindelighed, fremdrivningsmiddel, køretøjets mærke eller model, fastsætte en værdi for brugte køretøjer, der som hovedregel ligger meget tæt på deres faktiske værdi.

25 Ved udarbejdelsen af disse beregningstabeller kan medlemsstatens myndigheder støtte sig til en særlig publikation, som indeholder gennemsnitspriserne for brugte køretøjer på det nationale marked, eller til en liste over de gennemsnitspriser, der sædvanligvis anvendes i branchen.

26 Det skal dog tilføjes, at en afgiftsordning for importerede brugte motorkøretøjer, der tager hensyn til køretøjernes faktiske værdiforringelse på grundlag af generelle kriterier, for at være forenelig med traktatens artikel 95 herudover skal udformes på en måde, så enhver diskriminerende virkning er udelukket under hensyn til de rimelige tilnærmelser, som er uadskilleligt forbundet med en ordning af denne art.

27 I denne forbindelse har retsforhandlingerne for Domstolen hovedsagelig drejet sig om to spørgsmål, nemlig hvor præcist den faste beregningstabel afspejler den faktiske værdiforringelse af køretøjet, og om ejeren af et importeret brugt motorkøretøj kan anlægge sag til prøvelse af anvendelsen af en beregningstabel, som er baseret på generelle kriterier, på hans køretøj.

28 For så vidt angår det første punkt bemærkes, at selv om anvendelsen af en afgiftstabel for importerede brugte motorkøretøjer, der er baseret på ét eneste kriterium — i den i hovedsagen omhandlede lovgivning er der tale om antallet af år, som køretøjet er blevet anvendt — ikke i sig selv er i strid med traktatens artikel 95, stk. 1, må det dog lægges til grund, at en hensyntagen til andre værdiforringelsesfaktorer, såsom mærke, model, kilometerstand, fremdrivningsmiddel, mekanisk stand eller køretøjets vedligeholdelsesstand, kan sikre, at den faste beregningstabel langt mere præcist afspejler den faktiske værdiforringelse af motorkøretøjerne, og gør det meget lettere at opfylde målsætningen om, at afgiften på importerede brugte motorkøretøjer ikke må overstige den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende brugte motorkøretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet.

29 Den portugisiske regering har i den foreliggende sag ikke ført bevis for, at der er blevet taget hensyn til andre værdiforringelsesfaktorer end antallet af år, som køretøjet er blevet anvendt, ved fastsættelsen af procentsatserne for nedsættelsen af afgiften, og den har under retsmødet i øvrigt anerkendt, at den beregningstabel, som er fastsat ved lovdekret nr. 40/93, ikke tilstrækkeligt præcist afspejler den faktiske værdiforringelse af motorkøretøjer.

30 Herudover har den ikke, som svar på Domstolens spørgsmål under retsmødet været i stand til at angive, på hvilket grundlag de nationale myndigheder har kunnet fastsætte en nedsættelsessats på kun 18% for alle køretøjer, som har været i brug op til to år, og en nærmest lineær nedsættelse af værdien af køretøjer, som har været i brug i to år og op til otte år eller mere.

31 For så vidt angår det andet punkt kan det gøres gældende, at en fast beregningstabel, der ganske vist afspejler den almindelige udvikling i værdifor-

ringelsen af motorkøretøjer, men kun gør det tilnærmelsesvist, alligevel kan være forenelig med traktatens artikel 95, såfremt den ledsages af en mulighed for ejeren af et importeret køretøj for at anlægge sag ved en domstol til prøvelse af anvendelsen af denne beregningstabel på hans køretøj.

32 Såfremt ejeren af et importeret køretøj kan anfægte anvendelsen af den faste beregningstabel på hans køretøj ved at påvise, at den medfører en afgift, som overstiger den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende brugte motorkøretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet, kan dette ganske vist forebygge eventuelle diskriminerende virkninger af en afgiftsordning, der er baseret på en sådan tabel.

33 Den direkte virkning af traktatens artikel 95, stk. 1, som er fastslået i dommen af 16. juni 1966 i Lütticke-sagen (sag 57/65, Sml. 1965-1968, s. 199, org. ref.: Rec. s. 293, på s. 302), indebærer, at en borger kan anlægge sag til prøvelse af, om den bestemmelse i den nationale lovgivning, der fastsætter de retlige kriterier eller beregningstabeller, som er blevet anvendt ved beregningen af afgiften på hans importerede brugte køretøj, er forenelig med traktaten.

34 En sådan mulighed forudsætter under alle omstændigheder, at det eller de kriterier, som ligger til grund for beregningstabellen, er bragt til offentlighedens kendskab.

35 Selv om den portugisiske regering under retsmødet har anført, at opkrævningen af en afgift altid kan prøves ved domstolene, har den imidlertid ikke påvist, at den i hovedsagen omhandlede afgiftsordning indeholder en ret for den afgiftspligtige til at føre bevis for, at den faste beregningstabel er utilstrækkelig til at fastsætte den faktiske værdi af det brugte køretøj, som han har importeret.

36 Hertil kommer, at de faktorer, som er lagt til grund for fastsættelsen af procentsatserne for nedsættelsen af afgiften, ikke er angivet i lovdekret nr. 40/93.

37 Henset til de ovenstående betragtninger og den retspraksis om traktatens artikel 95, som er nævnt i denne doms præmis 21, 22 og 23, hvoraf det fremgår, at den afgift, som pålægges importerede brugte motorkøretøjer, ikke må overstige den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende brugte motorkøretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet, kan en afgiftsordning som den i hovedsagen omhandlede ikke sikre, at den skyldige afgift ved indførsel af et motorkøretøj hidrørende fra en anden medlemsstat ikke — end ikke i enkelte tilfælde — overstiger den residualafgift, der belaster et tilsvarende motorkøretøj, der allerede er indregistreret i indlandet. En sådan ordning udelukker derfor ikke enhver mulighed for, at de importerede varer pålægges en højere afgift end de indenlandske varer.

38 For så vidt angår de faktiske omstændigheder i hovedsagen fremgår det af det talmateriale, som er blevet fremlagt af den portugisiske regering som svar på Domstolens skriftlige spørgsmål, at anvendelsen af beregningstabellen for nedsættelse i henhold til lovdekret nr. 40/93, ikke har udelukket enhver diskriminering af importerede brugte motorkøretøjer.

39 Ifølge den portugisiske regering kunne værdien af et køretøj som Gomes Valente's i 1991, dvs. som nyt, anslås til 10 478 000 PTE, og i 1996, hvor Gomes Valente importerede motorkøretøjet til Portugal, var gennemsnitsværdien af et sådant køretøj på det portugisiske brugtvognsmarked 4 600 000 PTE.

40 Disse tal giver en forringelse af køretøjets værdi på 56%, mens afgiftsnedsættelsen i henhold til den gældende beregningstabel kun var 41% i forhold til automobilafgiften beregnet på baggrund af køretøjets nyværdi.

41 Afgiftsnedsættelsen i henhold til en national lovgivning som den i hovedsagen omhandlede skal imidlertid være direkte proportional med værdiforringelsen af køretøjet, for at afgiften på importerede brugte motorkøretøjer ikke overstiger den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende brugte motorkøretøjer, som allerede er indregistreret i indlandet.

42 Den portugisiske regering har under retsmødet anført, at afgiftsordningen for importerede brugte motorkøretøjer i virkeligheden har til formål at sikre en principiel ligebehandling af handelsværdien af indenlandske brugte motorkøretøjer og handelsværdien af importerede brugte motorkøretøjer.

43 Denne argumentation kan ikke tiltrædes. En national afgiftsordning, der tilsigter at fjerne en konkurrencefordel for importerede varer i forhold til indenlandsk fremstillede varer, er klart i strid med traktatens artikel 95, der skal sikre, at interne afgifter virker fuldstændigt neutralt i forhold til konkurrencen mellem indenlandske og indførte varer (jf. Nunes Tadeu-dommen, præmis 18).

44 Den forelæggende rets første og andet spørgsmål, som omformuleret i denne doms præmis 20, skal derfor besvares med, at en medlemsstat i henhold til traktatens artikel 95, stk. 1, på brugte motorkøretøjer, som importeres fra andre medlemsstater, kun må anvende en afgiftsordning, hvorefter den faktiske værdiforringelse af disse motorkøretøjer beregnes på generel og abstrakt vis på grundlag af kriterier eller faste beregningstabeller, der er fastlagt ved lov eller administrative bestemmelser, såfremt disse kriterier eller beregningstabeller kan

sikre, at den skyldige afgift ikke — end ikke i enkelte tilfælde — overstiger den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende motorkøretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet.

Sagens omkostninger

45 De udgifter, der er afholdt af den portugisiske, den nederlandske og den finske regering samt af Kommissionen, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Supremo Tribunal Administrativo ved kendelse af 7. oktober 1998, for ret:

1) **Det forhold, at Kommissionen afstår fra at fortsætte en traktatbrudsprocedure mod en medlemsstat vedrørende en bestemt lovgivning, har ikke nogen**

indflydelse på den forpligtelse, som påhviler en ret i den pågældende medlemsstat, der træffer afgørelse i sidste instans, til at forelægge et fællesskabsretligt spørgsmål vedrørende den omhandlede lovgivning i medfør af EF-traktatens artikel 177, stk. 3 (nu artikel 234, stk. 3, EF).

2) En medlemsstat må, i henhold til EF-traktatens artikel 95, stk. 1 (efter ændring nu artikel 90, stk. 1, EF), på brugte motorkøretøjer, som importeres fra andre medlemsstater, kun anvende en afgiftsordning, hvorefter den faktiske værdiforringelse af disse motorkøretøjer beregnes på generel og abstrakt vis på grundlag af kriterier eller faste beregningstabeller, der er fastlagt ved lov eller administrative bestemmelser, såfremt disse kriterier eller beregningstabeller kan sikre, at den skyldige afgift ikke — end ikke i enkelte tilfælde — overstiger den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende motorkøretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet.

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 22. februar 2001.

R. Grass

Justitssekretær

A. La Pergola

Formand for Femte Afdeling