FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT JEAN MISCHO

fremsat den 18. september 1990 *

Hr. afdelingsformand,
de herrer dommere,

1. I henhold til § 1 i den danske lovbekendtgørelse nr. 13 af 16. januar 1985 om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. skal der svares afgift af motorkøretøjer ved disses første registrering i Danmark.

2. Afgiftssatsen afhænger af køretøjets afgiftspligtige værdi. For privatbiler er afgiften 105% af de første 19 750 kr. af den afgiftspligtige værdi og 180% af resten af denne værdi (§ 4). Den afgiftspligtige værdi af et nyt køretøj er dets almindelige pris, indbefattet moms, ved salg til bruger i Danmark på registreringstidspunktet (§ 8).

3. Når et køretøj, der allerede er registreret i Danmark, videresælges, opkræves der ingen registreringsafgift. Derimod skal der svares registreringsafgift af køretøjer, der indføres som brugte. I så fald er den afgiftspligtige værdi køretøjets oprindelige pris som nyt, eller — når køretøjet er mindst seks måneder gammelt — 90% af denne pris (§ 11).

4. Kommissionen har gjort gældende, at denne ordning strider mod EØF-Traktatens artikel 95. Hvad angår nye biler, anfører Kommissionen, at afgiftssatsen er så høj, at den opstiller hindringer for de frie varebevægelser inden for Fællesskabet, og at afgiften falder uden for rammerne af det øvrige danske afgiftssystem. Hvad angår brugte biler, anfører Kommissionen, at afgiften opkræves af en fast værdi, som i almindelighed er højere end køretøjets reelle værdi.

I — Afgiften på nye køretøjer

5. Parterne er enige om, at den danske registreringsafgift er en intern afgift, der falder ind under anvendelsesområdet for artikel 95. Artikel 95 bestemmer bl. a.:

»Ingen Medlemsstat må direkte eller indirekte pålægge varer fra andre Medlemsstater interne afgifter af nogen art, *som er højere end de afgifter, der* direkte eller indirekte *pålægges lignende indenlandske varer.*

Endvidere må ingen Medlemsstat pålægge varer fra andre Medlemsstater interne afgifter, *som indirekte vil kunne beskytte andre produkter.*«

6. Det er ubestridt, at der i Danmark ikke alene ikke er nogen produktion af motorkøretøjer, dvs. af nogen »lignende indenlandsk vare«, men heller ikke nogen anden produktion, som afgiften indirekte vil kunne beskytte. Den danske regering har på dette grundlag gjort gældende, at registreringsafgiften

* Originalsprog: fransk.

»er en intern afgift, som ikke har nogen diskriminatorisk eller beskyttende virkning. Den er derfor ikke i strid med Traktatens artikel 95« (sammenfatningen i svarskriftet og duplikken).

7. Kommissionen [1] har ikke bestridt, at det i sagen må gælde, at

»[artikel 95's] udtrykkeligt udtrykte forbudsbestemmelser — dvs. konkurrencen med indenlandske produkter — ikke finder anvendelse«.

Kommissionen erkender endvidere på grundlag af Domstolens praksis [2], at

»en og samme afgift ifølge Traktatens ordning ikke samtidig tilhører artikel 95 *og* artiklerne 9 og 12 eller artikel 30«.

Kommissionen gør dog gældende, at

»såvel artikel 95 som artikel 30 (lige så vel som artikel 9 og 12) ... *under alle forhold* [3] [har] til formål at sikre den frie varebevægelse inden for Fællesskabet«.

På denne baggrund må

»Traktatens grundlæggende principper lægges til grund ved fortolkningen af artikel 95, også når dens udtrykkeligt udtrykte forbudsbestemmelser... ikke finder anvendelse«.

8. Det er rigtigt, at Domstolen i dommen af 5. maj 1982, Schul I, præmis 33 (15/81, Sml. s. 1409, på s. 1431 f.), udtalte og i dommen af 25. februar 1988, Rainer Drexl, præmis 24 (299/86, Sml. s. 1213, på s. 1235), gentog, at

»der ved fortolkningen af artikel 95 [skal] tages hensyn til Traktatens formål, således som de er formuleret i Traktatens artikler 2 og 3, herunder først og fremmest oprettelsen af et fælles marked, hvor alle hindringer for handelen er fjernet med henblik på at sammensmelte de nationale markeder i et enkelt marked, der frembyder størst mulig lighed med et egentligt hjemmemarked«.

9. I Domstolens praksis finder man imidlertid kun en enkelt sag, hvori der var spørgsmål om størrelsen af en intern afgift, som kun ramte indførte varer, idet der ikke var nogen lignende eller konkurrerende indenlandske produkter. Jeg tænker på Stiersagen (dom af 4 april 1968, 31/67, Sml. 1965-1968, s. 511, på s. 513 f.), hvori Domstolen udtalte:

»— ... artikel 95... forbyder [ikke] medlemsstaterne at pålægge indførte varer en intern afgift, når der ikke findes nogen lignende indenlandsk vare eller andre indenlandske produkter, som vil kunne beskyttes;

— ... de [har] imidlertid ikke frihed til at pålægge varer, som, fordi der ikke fin-

1 — Det i det følgende citerede stammer fra s. 14 i replikken.

2 — Jf. dom af 22.3.1977, Steinike (78/76, Sml. s. 595, på s. 614), og dom af 4.4.1968, Firma Fink-Frucht GmbH mod Hauptzollamt München-Landsbergerstraße (27/67, Sml. 1965-1968, s. 509 (sammendrag), org. ref.: Rec. s. 327, på s. 341).

3 — Understreget i originalen.

des tilsvarende indenlandske varer, falder uden for forbudsbestemmelserne i artikel 95, afgifter af en sådan størrelse, at de frie varebevægelser på det fælles marked for disse varers vedkommende bringes i fare;

— et sådant indgreb i de frie varebevægelser kan imidlertid ikke antages at foreligge, når afgiftssatsen holdes inden for de almindelige rammer for det nationale afgiftssystem, som den omtvistede afgift er en bestanddel af.«

10. Jeg behøver ikke at opholde mig ved den første af disse tre udtalelser, der er nærmere udviklet i dommen, da Kommissionen principielt ikke bestrider, at Danmark er berettiget til at lægge afgift på motorkøretøjer.

11. I den anden af de citerede udtalelser fra Stier-dommen antager Domstolen, at afgifter er retsstridige, såfremt de er

»af en sådan størrelse, at de frie varebevægelser på det fælles marked for disse varers vedkommende bringes i fare«.

12. Det må utvivlsomt antages at fremgå heraf, at en intern afgift, der er så høj, at den ganske forhindrer import, omfattes af artikel 95. Sådanne tilfælde vil dog formentlig næppe opstå, da formålet med indirekte afgifter er at skabe indtægter for statskassen. Intet land har derfor en interesse i at fastsætte et sådant prohibitivt afgiftsniveau. Den danske regerings befuldmægtigede nævnte da også under den mundtlige forhandling uden at blive modsagt af Kommissionens befuldmægtigede, at registreringsafgiften gennemsnitligt indbringer 10 mia. kr. om året, hvilket repræsenterer omkring 4% af statens samlede indtægter. Det er derfor åbenbart, at afgiften ikke er prohibitivt høj.

13. Tilbage står det spørgsmål, om de frie varebevægelser, for så vidt angår motorkøretøjer, bringes i fare, når der opkræves en afgift som den danske, der ikke standser importen, men som dog har en begrænsende virkning på den. Fra en vis værdigrænse indebærer den danske afgiftsordning jo, at prisen på biler tredobles i forhold til prisen uden afgifter. For et givet beløb kan en dansk familie kun købe én bil, hvor familier i visse andre medlemsstater vil kunne købe to biler eller endog en tredje mindre. Der er derfor et importpotentiale, der ikke aktualiseres som følge af det danske afgiftsniveau.

14. Kommissionen har da også kunnet fremlægge oversigter, der viser, at biltætheden er lavere i Danmark end i de andre medlemsstater, hvor indkomstforholdene kan sammenlignes med, hvad der gælder i Danmark.

15. På den anden side må det medgives, at den danske bilpark i absolutte tal er betydelig, og at samtlige biler er importerede. Såfremt man under disse omstændigheder mener, at der lægges hindringer i vejen for importen til Danmark, når man til den slutning, at formålet med artikel 95 ikke alene er at fjerne alle diskriminatoriske og protektionistiske virkninger af indirekte afgifter, men også at sikre, at importen i forhold til købekraften i de forskellige medlemsstater når det højst mulige niveau. Det betyder

også, at en »optimering« af varebevægelserne må gå forud for alle andre hensyn, herunder indkomstfordelingspolitiske hensyn og miljøbeskyttelseshensyn.

16. Var denne opfattelse korrekt, måtte de interne afgifter i ingen medlemsstat gå ud over den ekstraudgift, som forbrugeren er parat til at bære for at få det pågældende forbrugsgode. Konkret taler vi her, alt efter den personlige indkomsts størrelse, om den første, anden eller tredje bil.

17. Såfremt der imidlertid af Traktatens artikel 95 udsprang en forpligtelse for medlemsstaterne til ikke at lægge nogen som helst hindringer i vejen for, at importen når et »værdimæssigt optimum«, måtte dette også gælde i tilfælde, hvor der er en indenlandsk produktion af den pågældende vare.

18. Men er der en indenlandsk produktion, udspringer der af artikel 95 alene et forbud mod at pålægge importerede varer højere afgifter end dem, der skal svares af de lignende varer, som produceres i den pågældende medlemsstat. Så længe en afgift ikke er diskriminatorisk, kan dens højde ikke anfægtes. Hertil kommer, at såfremt der i Danmark var en indenlandsk produktion af biler, af hvilke der skulle svares afgift efter de to nugældende satser, ville importen blive endnu mindre, da forbrugerne i så fald ville have det alternativ at kunne købe biler fremstillet af danske producenter.

19. Alt dette viser efter min opfattelse, at forfatterne til Traktaten ikke med artikel 95 ville indføre en garanti for, at samhandelen med varer har et så højt niveau som muligt.

20. Endvidere vil jeg fremhæve, at Domstolen i dommen af 14. januar 1981, Chemial Farmaceutici mod Daf (140/79, Sml. s. 1, på s. 15), udtrykkeligt anerkendte lovligheden af en afgiftssats, som havde den virkning, at der næsten ikke i Italien var nogen import af syntetisk fremstillet alkohol fra andre medlemsstater. Domstolen begrundede dette med, at Italien ved denne afgiftssats ønskede at fremme en økonomisk-politisk målsætning, der var forenelig med Traktatens krav, og med, at afgiftssatsen havde en tilsvarende økonomisk virkning i Italien, for så vidt den også hæmmede udviklingen af en rentabel produktion i italiensk industri af samme produkt.

21. Endvidere må man også tage hensyn til Domstolens dom af 5. april 1990, Kommissionen mod Den Hellenske Republik (132/88, Sml. I, s. 1567), som angik en meget hård afgiftsordning for motorkøretøjer[4], der navnlig var kendetegnet ved, at afgiften steg meget voldsomt, når man nåede op på et lidt større slagvolumen end den motorstørrelse, hvor der ikke længere var nogen indenlandsk produktion. Domstolen afviste, at der ved denne ordning skete nogen tilsidesættelse af artikel 95, idet det ikke var blevet godtgjort, at ordningen fremmede afsætningen af indenlandsk fremstillede biler, selv om den bevirkede, at der næsten ikke blev importeret biler med stort slagvolumen fremstillet i andre medlemsstater.

22. Hertil kommer, og dette er endnu mere afgørende, at Domstolen i denne dom udtalte, at

»der kan ikke på grundlag af Traktatens artikel 95 gribes ind over for et uforholdsmæssigt højt afgiftsniveau, som en medlemsstat ud fra socialpolitiske overvejelser har

4 — Motorer på 1 000 cm³: 88%, motorer på 1 600 cm³: 166,4%, motorer på 1 800 cm³: 187,2%, motorer på 1 900 cm³: 288,8%, motorer på 2 632 cm³: 400%.

indført for bestemte produkter« (præmis 17) **.

23. Jeg mener, at dette ræsonnement også må gøre sig gældende i den foreliggende sag, idet den danske afgift minder meget om den græske. Mens den græske afgift stiger voldsomt fra og med et bestemt slagvolumen, stiger den danske afgift fra 105 til 180% for den del af prisen, der overstiger 19 750 kr. Der er således grundlag for at antage, at afgiften har et indtægtsfordelingspolitisk sigte, dvs. et socialpolitisk formål, navnlig når henses til, at den sociale sikringsordning i Danmark fuldt ud finansieres gennem skatter og afgifter.

24. Jeg må herefter være af den opfattelse, at den danske registreringsafgift på nye motorkøretøjer ikke strider mod Traktatens artikel 95.

25. Jeg mener på den nævnte baggrund, at der ikke bør lægges megen vægt på den tredje udtalelse i dommen i Stier-sagen, hvori det hedder, at et

»indgreb i de frie varebevægelser kan imidlertid ikke antages at foreligge, når afgiftssatsen holdes inden for de almindelige rammer for det nationale afgiftssystem, som den omtvistede afgift er en bestanddel af«.

Jeg læser denne udtalelse således, at så længe en afgift ikke er betydeligt højere end de afgifter, der rammer andre produkter af samme art (f.eks. fødevarer eller varige forbrugsgoder), opstår det problem ikke, hvorvidt afgiften er forenelig med artikel 95. Det er kun, såfremt afgiften er betydeligt højere end alle andre interne afgifter i den pågældende medlemsstat, at der må ske en mere indgående vurdering af afgiftsordningen, og det er en sådan undersøgelse, jeg har foretaget af registreringsafgiftsordningen.

26. Siden dommen i Stier-sagen har Domstolen i øvrigt flere gange haft lejlighed til at tage stilling til differentierede afgiftsordninger, og den har herved udviklet en fast praksis, som fremgår af følgende citat:

»... fællesskabsretten [begrænser] 'ikke på sit nuværende udviklingstrin den enkelte medlemsstats frihed til at indføre et differentieret afgiftssystem for visse produkter efter objektive kriterier... Sådanne differentieringer er forenelige med fællesskabsretten, hvis de forfølger formål i den økonomiske politik, der også er forenelige med kravene i Traktaten og i afledt ret, og hvis det differentierede afgiftssystem er udformet således, at såvel enhver form for direkte eller indirekte forskelsbehandling af varer indført fra andre medlemsstater som beskyttelse for konkurrerende indenlandske varer undgås' (dom af 27. maj 1981, Essevi og Salengo, forenede sager 142/80 og 143/80, Sml. s. 1413). Det kan i øvrigt ikke bestrides, at medlemsstaterne inden for rammerne af de harmoniserede omsætningsafgiftssystemer har mulighed for at pålægge især visse forbrugsgoder, som betragtes som luksusvarer, en højere afgift.« [5]

27. Endvidere har Domstolen udtrykkeligt fastslået, at der for motorkøretøjer lovligt

** O. a.: Dommen foreligger endnu ikke i endelig oversættelse til dansk.

5 — Dom af 15.3.1983, Kommissionen mod Italien (319/81, Sml. s. 601, på s. 620).

kan gælde en særlig afgiftsordning ud over momsen. I dommen af 13. juli 1989 i sagerne 93/88, Wisselink, og 94/88, Abemij, Sml. s. 2671, fandt Domstolen, at der således intet retsstridigt var ved den »særlige forbrugsafgift af personbiler«, der i Nederlandene skal svares ud over moms. Denne afgift er betydeligt lavere end den danske registreringsafgift, men har den samme struktur (18% af værdien op til 10 000 HFL og 27,3% af en værdi herudover).

28. Endelig vil jeg på ny ganske særligt henvise til dommen af 5. april 1990, Kommissionen mod Den Hellenske Republik, hvori Domstolen ikke fandt anledning til at gribe ind over for den afgiftsordning, der gælder i Grækenland i forbindelse med køb og import af motorkøretøjer. Den pågældende afgift er indført ved en særlig lov om den udelukkende for personbiler gældende afgiftsordning, og ordningen adskiller sig fuldstændigt fra de andre græske ordninger vedrørende indirekte afgifter. Efter ordningen rammes personbiler af højere afgifter end dem, der gælder andre varige forbrugsgoder. Afgiftssatserne i henhold til denne ordning er endvidere gennemsnitligt højere end dem, der gælder efter den danske registreringsafgiftsordning.

29. I dommen af 5. april 1990 gentog Domstolen et princip, som den første gang henviste til i forbindelse med sin stillingtagen til en årlig afgift (dom af 9. maj 1985, Humblot, 112/84, Sml. s. 1367), nemlig at

»medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin fortsat for produkter som biler kan opretholde afgiftsordninger, hvorefter afgiften stiger progressivt på grundlag af et objektivt kriterium som f.eks. slagvolumen, forudsat at den pågældende afgiftsordning ikke har nogen diskriminatoriske eller protektionistiske virkninger« (præmis 17 i dommen af 5. april 1990).

Jeg læser dette således, at Domstolen er af den opfattelse, at hvad angår bilafgifter, er der »intet loft«, forudsat at de nævnte betingelser er opfyldt. Den danske registreringsafgift stiger ikke på grundlag af slagvolumenet, men med bilens værdi, og selv om der kun er to afgiftssatser, kan der ikke være tvivl om, at ordningen er baseret på et objektivt kriterium. For det andet har afgiften som nævnt i indledningen af dette forslag til afgørelse ingen diskriminatoriske eller protektionistiske virkninger.

30. Under disse omstændigheder kan jeg kun foreslå, at sagsøgte frifindes, for så vidt angår spørgsmålet om afgiften på nye biler.

II — Afgiften på brugte biler

31. Hvad derimod angår afgiften på brugte biler, er jeg helt enig med Kommissionen i, at Kongeriget Danmark tilsidesætter Traktatens artikel 95, »idet beregningen af registreringsafgiften for importerede motorkøretøjer i de fleste tilfælde sker på grundlag af en højere værdiansættelse end motorkøretøjets reelle værdi med den virkning, at importerede brugte motorkøretøjer beskattes højere end brugte motorkøretøjer, der omsættes inden for landet efter i forvejen at være blevet registreret i Danmark«.

32. Den danske regering har givet ret i, at biler på det danske marked, som følge af

den høje afgift på nye biler, falder betydeligt langsommere i værdi end i lande, hvor afgiften på biler er lavere. Der kan således næppe være tvivl om, at i lande, hvor der kun af biler skal svares en moms på 12 eller 14%, bliver residualen heraf i en brugt bil næsten ubetydelig efter to eller tre år, hvorimod dette absolut ikke kan antages at være tilfældet i Danmark.

33. Men det er lige så givet, at også biler, der købes i Danmark som nye, gradvis falder i værdi, og at den for importerede brugte biler gældende faste afgiftspligtige værdi — nemlig 100% eller 90% (såfremt bilen er mindst seks måneder gammel) af køretøjets oprindelige pris som nyt — medfører en åbenbar overbeskatning af importerede brugte biler i den forstand, at disse bærer en afgiftsbyrde, som i almindelighed er større end residualværdien af den afgift, der oprindelig er blevet betalt for en bil, som er blevet registreret som ny, dvs. større end den del af afgiften, der endnu er indeholdt i værdien af en sådan bil på det indenlandske brugtvognsmarked.

34. Det fremgår i denne forbindelse af Domstolens praksis, at der

»ved anvendelsen af Traktatens artikel 95 skal... tages hensyn ikke alene til størrelsen af den interne afgift, der direkte eller indirekte rammer de indenlandske og indførte varer, men også til den pågældende afgifts *beregningsgrundlag* og opkrævningsvilkår« [6]

og at

»artikel 95, stk. 1, overtrædes, når afgifterne på henholdsvis den indførte og den tilsvarende indenlandske vare beregnes forskelligt og efter forskellige regler, således at der — *selv om det kun måtte være i visse tilfælde* — opkræves en højere afgift af den indførte vare« [7].

35. Ved vurderingen af, om en bestemt afgift er forenelig med artikel 95, stk. 2, må det endvidere undersøges,

»om byrden kan indvirke på markedet ved at nedsætte det potentielle forbrug af importerede varer til fordel for konkurrerende indenlandske varer« [8].

For at denne bestemmelse finder anvendelse, er det dog ikke en betingelse, at kan føres statistisk bevis for, at den pågældende afgiftsordning har protektionistiske virkninger, idet det er

»tilstrækkeligt, at det fastslås, at et nærmere bestemt afgiftssystem på grund af sin udformning må antages at *kunne* indebære den beskyttelsesvirkning, som Traktaten sigter til« [9].

36. Hvad angår det anførte om, at ræsonnementet i dommen af 21. maj 1985, Schul II (47/84, Sml. s. 1491), ikke kan finde an-

6 — Jf. dom af 22.3.1977, Iannelli mod Meroni, præmis 21 (74/76, Sml. s. 557, på s. 578).

7 — Jf. dom af 16.2.1977, Schöttle mod Finanzamt Freudenstadt, præmis 20 (20/76, Sml. s. 247, på s. 260).

8 — Jf. dom af 9.7.1987, Kommissionen mod Kongeriget Belgien, præmis 15 (356/85, Sml. s. 3299, på s. 3325).

9 — Jf. dom af 27.2.1980, Kommissionen mod Det Forenede Kongerige, præmis 10 (170/78, Sml. s. 417, på s. 433).

vendelse i nærværende sag, kan dette ikke tjene som argument for, at der ikke foreligger noget traktatbrud. Kommissionen har i så henseende ikke baseret sig på denne dom. Når Kommissionen har henvist til den beregningsmetode, som Domstolen lagde til grund ved fastlæggelsen af den del af den i eksportmedlemsstaten betalte moms, der endnu må antages at være indeholdt i værdien af et produkt på tidspunktet for dets indførsel i en anden medlemsstat, har det blot været for at klargøre den overbeskatning, som brugte biler, der importeres til Danmark, rammes af. Som nævnt skal der af sådanne biler svares afgift på grundlag af en fast afgiftspligtig værdi, der i almindelighed er højere end den reelle værdi. Anvender man derimod den beregningsmetode, som fremgår af dommen i Schul II-sagen, må udgangspunktet være residualværdien af den registreringsafgift, der endnu er indeholdt i værdien af en dansk brugt bil. Denne residualværdi svarer i så fald til det afgiftsbeløb, som er blevet betalt ved registreringen af en sådan bil som ny, med et forholdsmæssigt nedslag på grundlag af det faktiske fald i bilens værdi.

37. Ved anvendelsen af dette princip kan man forestille sig flere forskellige metoder. For eksempel ville man kunne gennemføre en gradvis nedsættelse af den faste afgiftspligtige værdi af importerede brugte biler eller se helt bort fra bilens værdi og opkræve en registreringsafgift i faste tal på grundlag af den residualafgift, der må antages endnu at være indeholdt i prisen for biler af samme art og med samme alder, der skal sælges på det danske brugtvognsmarked.

38. Jeg er enig med Kommissionen i, at der må antages at være et sådant marked, og at henholdsvis importerede brugte biler og brugte biler, der købes i Danmark, er lignende eller konkurrerende varer. Det er rigtigt, at de brugte biler, som kan købes i Danmark, er blevet fremstillet i udlandet, og at de som nye derfor var importerede produkter. Men når sådanne biler én gang er blevet indført og afgiftsberigtiget, bliver de til indenlandske produkter, hvorefter de i hvert fald potentielt kan blive udbudt til salg på det indenlandske brugtvognsmarked.

39. Det af den danske regering anførte, hvorefter det reelle konkurrenceforhold består mellem nye, det vil i Danmark sige importerede, biler og biler, der importeres til landet som brugte, er efter min opfattelse ikke overbevisende. Sagsøgte gør gældende,

»at det er af helt afgørende betydning for regeringens mulighed for at opretholde det høje samlede provenu fra registreringsafgiften på biler, at afgiften på nye biler ikke undermineres ved import af brugte biler. Regeringen må derfor kunne opretholde et system for opkrævning af registreringsafgift af importerede brugte biler, som ikke indebærer noget afgiftsmæssigt betinget økonomisk incitament til at importere brugte biler frem for at købe brugte biler i Danmark. I modsat fald vil importen af nye biler i væsentlig grad blive erstattet af import af brugte biler« (punkt 6 i replikken).

40. Det er rigtigt, at der ud fra denne synsvinkel er et konkurrenceforhold mellem nye biler og importerede brugte biler. Men samtidig erkender den danske regering, at den danske afgiftsordning har til formål at fremme, at potentielle købere af brugte biler køber biler, der allerede har været benyttet i

Danmark i nogen tid, i stedet for at importere brugte biler fra udlandet. Afgiftsordningen beskytter dermed det danske brugtvognsmarked.

Sammenfatning

41. Jeg skal herefter sammenfattende foreslå følgende domskonklusion:

»1) Kongeriget Danmark har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til Traktatens artikel 95 ved at opretholde en ordning, hvorefter der af importerede brugte motorkøretøjer skal svares registreringsafgift på grundlag af en fast afgiftspligtig værdi, der i almindelighed er højere end køretøjets reelle værdi, således at sådanne køretøjer bærer en afgiftsbyrde, som i almindelighed er større, end hvad der svarer til residualværdien af den afgift, som stadig er indeholdt i værdien af et køretøj af samme art og med den samme alder, der sælges i Danmark efter dér at være blevet registreret som nyt.

2) I øvrigt frifindes sagsøgte.

3) Hver part bærer sine omkostninger.«