FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT JEAN MISCHO

fremsat den 16. juni 1987 *

Høje Domstol.

1. Tribunal de grande instance de Mulhouse har forelagt Domstolen følgende spørgsmål:

»Forbyder Rom-Traktatens artikel 95, at der pålægges automobiler over en vis afgiftspligtig motorkraft en differentieret afgift, som stiger eksponentielt afhængigt af den nævnte afgiftspligtige motorkraft, som atter defineres ved en formel, som indebærer, at den nævnte eksponentielle forhøjelse rammer alle køretøjer, som har et bestemt cylindervolumen, og som ikke fremstilles i Frankrig, hvor der ikke fremstilles sådanne køretøjer, men som derimod fremstilles i en række andre lande, bl. a. i Fællesskabet?«

2. Dette spørgsmål er blevet rejst under en sag mellem en privatperson, Feldain, som er ejer af en bil af udenlandsk mærke, og de franske skatte- og afgiftsmyndigheder. Feldain er af den opfattelse, at bestemmelserne om den årlige afgift for dyre biler i artikel 18 i lov nr. 85-695 af 11. juli 1985, som blev fastsat efter Domstolens dom af 9. maj 1985 (Humblot, 112/84, Sml. s. 1367, 1375), stadig ikke er forenelige med Traktatens artikel 95.

3. Den tidligere gældende ordning og den nye lovgivnings karakteristika er blevet beskrevet i retsmøderapporten, således at jeg ikke behøver at gentage dem her.

4. Domstolen har i talrige domme haft lejlighed til at definere kriterierne for anvendelse af artikel 95. En af de domme, der indeholder de mest detaljerede anvisninger, er dommen af 27. februar 1980 (Kommissionen mod Italien, 169/78, Sml. s. 385), hvor Domstolen bl. a. statuerede, at »artikel 95 [skal] sikre, at interne afgifter virker *fuldstændig neutralt* i forhold til konkurrencen mellem indenlandske og indførte varer« (præmis 4).

5. I en dom af 15. marts 1983 (Kommissionen mod Italien, 319/81, Sml. s. 601, præmis 21) har Domstolen præciseret, at »medlemsstaterne [kan] fastsætte en højere momssats for *luksusvarer* end for indenlandske eller importerede varer, der ikke kan betegnes således, dog under forudsætning af, at de *kriterier, der anvendes for at fastlægge den gruppe varer, der beskattes hårdest,* ikke indebærer en forskelsbehandling i forhold til lignende importerede varer eller importerede varer, som konkurrerer med indenlandske varer, jfr. artikel 95, stk. 2«.

6. Hvad nærmere angår beskatningen af biler, har Domstolen endvidere for ganske nylig (dom af 16. december 1986, Kommissionen mod Italien, 200/85, Sml. s. 3953, 3969) henvist til, at »med henblik på pådømmelsen af spørgsmålet, om en omtvistet

* Oversat fra fransk.

differentieret afgiftsordning er forenelig med Traktatens artikel 95, findes det... nødvendigt at tage stilling til, om ordningen hviler på et objektivt kriterium, om den indebærer en direkte eller indirekte forskelsbehandling, samt om konkurrerende produkter af indenlandsk oprindelse herved beskyttes mod indførsler fra de andre medlemsstater« (præmis 9). I samme dom har Domstolen udtalt (i præmisserne 16 og 20), at den undersøgelse af konkurrencesituationen, der er nødvendig med henblik på afgørelsen af spørgsmålet om protektionistisk virkning, skal omfatte alle biler, hvad enten de er diesel- eller benzindrevne.

7. Inden for rammerne af nærværende sag er det klart Humblot-dommen af 9. maj 1985 (nævnt ovenfor), som har den største betydning. Domstolen har i denne dom først fremhævet, »at medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin stadig frit for produkter som biler kan indføre en afgiftsordning, hvis satser stiger *progressivt* efter et *objektivt kriterium* som f. eks. den afgiftspligtige motorkraft, som kan bestemmes på forskellige måder.

8. Et sådant internt afgiftssystem er dog kun lovligt i henhold til artikel 95, såfremt det ikke har nogen diskriminatorisk eller beskyttende virkning«.

9. Domstolen fastslog derefter, at når alle biler med en afgiftspligtig motorkraft på over 16 CV pålægges en særlig afgift, der er fem gange højere end den umiddelbart lavere afgift, betyder det »en forøgelse af beskatningen, som er langt betydeligere end den, der følger af overgang fra en kategori biler til en anden i et progressivt afgiftssystem med *afbalancerede afgiftstrin*, som den differentierede afgift.«

10. Det må derfor først undersøges, om den nye afgiftsmetode herefter i sin helhed er »et progressivt afgiftssystem med afbalancerede afgiftstrin«.

11. I — Tribunal de grande instance de Mulhouse er i tvivl om, hvorvidt den nye ordning er forenelig med artikel 95, fordi afgiften for biler over en bestemt afgiftspligtig motorkraft stiger eksponentielt afhængigt af den nævnte motorkraft.

12. I denne forbindelse må det først bemærkes, at når den kurve, der repræsenterer afgiftens forskellige størrelser, faktisk fra et vist punkt har en eksponentiel kurves karakteristika, skyldes dette samtlige de omstændigheder, som spiller ind.

13. De forskellige koefficienter er ikke blot blevet fastsat efter en »eksponentiel funktion«, men efter en »geometrisk progression«, idet hvert afgiftsniveau udledes af det foregående niveau, idet dette multipliceres med en bestemt faktor (benævnt progressionens »hastighed«). I det foreliggende tilfælde er denne faktor ikke konstant. Den varierer mellem 1,2 og 2,4 for grupperne indtil 16 CV incl., og den er 1,5 for grupperne over 16 CV Da den multiplikationsfaktor, der anvendes udover 16 CV, på en undtagelse nær er lavere end dem, der anvendes under denne tærskel (for overgang fra afgiftsgruppen for 8 og 9 CV til afgiftsgruppen for 10 og 11 CV er faktoren kun 1,2), er det berettiget at konkludere, at de franske bestemmelser ikke kan anfægtes under denne synsvinkel.

14. Et afgiftssystems forenelighed med artikel 95 afhænger imidlertid ikke blot af den fastsatte progressions hastighed, men også af definitionen af afgiftsgrundlaget og andre nærmere bestemmelser om afgiftens anvendelse [1] og navnlig, i tilfælde af geometrisk

1 — Se den ovennævnte dom af 27. februar 1980, præmis 7.

progression, af antallet af koefficienter. Dette foranlediger mig til at undersøge den måde, hvorpå de forskellige afgiftsniveauer følger hinanden i den pågældende ordning.

15. Der er tale om 9 trin, som ser således ud:

— indtil 4 CV:	2 faktiske kategorier afgiftspligtig motorkraft [2]
— fra 5 til 7 CV:	3 kategorier
— fra 8 og 9 CV:	2 kategorier
— fra 10 og 11 CV:	2 kategorier
— fra 12 til 16 CV:	5 kategorier
— fra 17 og 18 CV:	2 kategorier
— fra 19 og 20 CV:	2 kategorier
— fra 21 og 22 CV:	2 kategorier
— fra 23 CV og derover:	9 faktiske kategorier [3].

16. Man bliver naturligvis straks slået af de variationer, som man konstaterer med hensyn til antallet af de kategorier afgiftspligtig motorkraft, som klassificeres i forskellige afgiftsgrupper.

17. Man forbavses navnlig over, at der placeres 5 kategorier afgiftspligtig motorkraft i afgiftsgruppen fra 12 til 16 CV Ifølge de oplysninger, der er givet af de franske myndigheder, som svar på et spørgsmål fra Domstolen, falder 74 bilmodeller i denne gruppe.

18. De to følgende afgiftsgrupper er hver især begrænset til 2 kategorier afgiftspligtige motorkraft. Gruppen på 17 og 18 CV vedrører kun to bilmodeller, gruppen på 19 og 20 CV ti modeller og gruppen på 21 og 22 CV tre modeller.

2 — Den bil, der benævnes »2 CV«, har nu en afgiftspligtig motorkraft på 3 CV.

3 — Der findes tilsyneladende kun biler henhørende under følgende kategorier: 23, 26, 27, 31, 32, 34, 39, 40 og 54 CV.

19. Den franske regering har ikke forklaret grundene til, at skalaen er udformet på denne måde, og jeg har heller *ikke* været i stand til ved egen hjælp af finde noget *objektivt og neutralt kriterium*, som kunne ligge til grund for denne struktur.

20. Den valgte metode har først og fremmest til resultat, at biler med 14, 15 eller 16 CV, som man ville have forventet at finde i en ny afgiftsgruppe, ikke beskattes hårdere end biler på 12 eller 13 CV På denne måde er der ingen franske biler, der pålægges en afgift på over 1 729 FF. (det gældende beløb for Paris-området i 1984).

21. Indførelsen udover tærsklen på 16 CV af »smalle« afgiftsgrupper, der kun omfatter to kategorier afgiftspligtige motorkraft, kombineret med den geometriske progression, som karakteriserer hele systemet, har derimod til resultat, at der fremkaldes en meget stejl stigning i afgiftsbeløbene i de kategorier, som kun omfatter udenlandsk fremstillede biler (2 594 FF, 3 882 FF, 5 832 FF og 8 758 FF).

22. Mens forskellen på fire trin mellem en bil på 12 CV og en bil på 16 CV ikke giver anledning til nogen forhøjelse af afgiften, medfører den samme forskel mellem en bil på 16 CV og en bil på 20 CV en forskel i afgiften på 224%.

23. Det er klart, at der *ikke* er tale om »*afbalancerede* afgiftstrin« i den betydning, hvori Domstolen har anvendt dette udtryk i Humblot-dommen. Virkningerne af ordningens progression afsvækkes for dyre fransk fremstillede biler takket være indførelsen af den ovennævnte »brede« afgiftsgruppe, mens de forstærkes ved genindførelsen af »snævre« afgiftsgrupper fra det trin, hvor kun udenlandske biler rammes. Det må derfor nødvendigvis konkluderes, at den måde, bilerne klassificeres på, ikke hviler på noget kriterium, der er objektivt og neutralt i kon-

kurrencen mellem franske og udenlandske biler.

24. Må det deraf konkluderes, at biler med en afgiftspligtig motorkraft på over 16 CV, som alle er udenlandsk fremstillede, skal være fritaget for enhver afgift, eller at de skal pålægges den afgift, der er fastsat for afgiftsgruppen fra 12 til 16 CV? Det mener jeg ikke. Efter min opfattelse bør disse biler, i afventning af en eventuel omformning af hele ordningen, beskattes, som om der udover 16 CV fandtes andre afgiftsgrupper omfattende fem kategorier (17 til 21 CV osv.).

25. II — Anden del af det af Tribunal de grande instance de Mulhouse forelagte spørgsmål går ud på, om den formel, hvorefter den afgiftspligtige motorkraft defineres, også er uforenelig med Traktatens artikel 95.

26. I Humblot-dommen erkendte Domstolen, at den afgiftspligtige motorkraft kunne anses for et objektivt kriterium, på grundlag af hvilket motorafgiftens størrelse kunne stige progressivt.

27. Domstolen præciserede imidlertid, at »den afgiftspligtige motorkraft kan bestemmes på forskellige måder«. Den har altså ikke taget stilling til en beregningsformel af en type som den, der er gældende i Frankrig. Denne er blevet fastsat ved et administrativt cirkulære af 23. december 1977, og den ser således ud:

$$P = m\,(0{,}0458 \cdot \frac{C}{K})^{1{,}48}$$

I denne formel betyder P den afgiftspligtige motorkraft, m er lig 1 for benzin og 0,7 for dieselolie, C er motorens cylindervolumen udtrykt i kubikcentimeter. K er et parameter, der udtrykker kraftoverføringen og fås ved at beregne »det vægtede aritmetiske gennemsnit af de hastigheder udtrykt i kilosmeter i timen, som køretøjet teoretisk når ved et omdrejningstal på 1 000 i minuttet for gearkassens forskellige udvekslingsforhold ved fremadkørsel«.

28. Efter min mening kunne det ikke drages i tvivl, at en sådan formel er objektiv og neutral, hvis den gjaldt som sådan og uden forskel for alle køretøjer, uanset om de var indenlandsk eller udenlandsk fremstillede. Imidlertid er der for biler med en motorkraft på over 100 kW et loft over værdien K på 21, selv om en objektiv vurdering giver en højere værdi. Som vi skal se senere, er det imidlertid meget få franske biler, der berøres af denne regel.

29. Da K står i nævneren, indebærer loftet over denne faktor, at der sker en kunstig forhøjelse af den afgiftspligtige motorkraft P, hver gang den effektive faktor K er over 21 km / t.

a) *Virkningen af loftet over faktoren K*

30. I sit svar på Domstolens andet spørgsmål har den franske regerings befuldmægtigede begrundet begrænsningen af faktoren K til 21 med følgende ræsonnement:

»Det var nødvendigt ikke unormalt at begunstige en række sportslige eller dyre modeller, hvis reelle motorkraft og ydeevne var meget høje, og som kunne virke forholdsvis energibesparende, når de blev anvendt inden for deres reelle muligheder, og man har derfor begrænset parameteret K's værdi til 21 km / t for de personbiler, hvis reelle motorkraft var over 100 kW.«

31. På baggrund af de forklaringer, der er afgivet under retsmødet, synes denne begrundelse at skulle forstås på følgende måde.

32. Jo højere en motors cylindervolumen (og dermed motorkraft) er[4], i jo højere grad kan reduktionen af dens transmission være »lang«. På grundlag af den normale beregningsmåde for den afgiftspligtige motorkraft i Frankrig (når der ikke er loft over faktoren K) skulle mange motorer med stort cylindervolumen på grund af deres transmissions »lange« udveklingsforhold klassificeres i forholdsvis lave afgiftsgrupper. Biler, som har sådanne reduktionsforhold, er forholdsvis økonomiske i brændstof, når de ikke overskrider 120-130 km / t.

33. Disse biler med stort cylindervolumen kan nå hastigheder på 180 til 250 km / t. Når de således bruger deres kapacitet fuldt ud, forbruger de langt mere brændstof (fordi luftmodstanden, som skal overvindes, stiger proportionalt med hastigheden). For at undgå, at sådanne biler, som i virkeligheden kan forbruge meget brændstof, ikke begunstiges uberettiget, er det nødvendigt over en vis tærskel ikke længere at tage hensyn til de nævnte udvekslingsforhold. Dette resultat kan nås ved at fastfryse koefficienten K på niveauet 21 km / t fra det tidspunkt, hvor den reelle motorkraft overskrider 100 kW.

34. Dette ræsonnement forekommer mig ikke at være logisk angribeligt. Det ville da også være paradoksalt, hvis f. eks. en bil med et cylindervolumen på 3 590 cm3 (Jaguar XJ 6, 6 cylindre, en afgiftspligtig motorkraft på 21 CV), udelukkende fordi der tages hensyn til et udvekslingsforhold K = 30, skulle klassificeres i samme afgiftsgruppe som en bil med et cylindervolumen 2 500 cm3 (Citroën CX 25, 4 cylindre, en afgiftspligtig motorkraft på 13 CV).

4 — Jeg mener, at man under denne sammenligning må se bort fra fænomenerne »Turbo« og »16 ventiler«, som gør det muligt at få en højere reel motorkraft af biler med et gennemsnitligt cylindervolumen end af biler med et langt højere cylindervolumen. Jeg mener, at de fleste medlemsstater som følge af denne nye udvikling på et eller andet tidspunkt bør omlægge deres motorafgiftssystem.

35. Det er også vigtigt at bemærke, at så godt som alle udenlandske biler med et cylindervolumen på under 3 liter, som med hensyn til plads og komfort praktisk talt er identiske med dyre franske biler (Citroën CX, Peugeot 505, Renault 25), klassificeres i afgiftsgrupper lig med eller under 16 CV (Alfa 6, alle Audi'er, BMW i serien 5,0, 628Csi og 730, Fiat Croma, Ford Scorpio, Lancia Thema, Maserati Biturbo, Mercedes 260 E, 260 SE, 300 E / SEL med manuelt gear, Rover 820, Saab 9 000, Volvo 740 og 760 osv.).

36. På den anden side kan der rejses følgende kritik mod den måde, hvorpå den afgiftspligtige motorkraft bestemmes i Frankrig.

37. Det officielle formål med indførelsen af faktoren K i formlen for beregningen af den afgiftspligtige motorkraft er at begunstige de biler, som forbruger forholdsvis lidt brændstof. Som vi har set, forbruger biler med stort cylindervolumen, men med lange udvekslingsforhold, kun meget brændstof udover 130 km / t. Men i Frankrig er det under alle omstændigheder forbudt at køre hurtigere.

38. For det andet er det ubestrideligt, at biler med et cylindervolumen på under 3 liter i sig selv kan forbruge meget brændstof. Jeg tænker her på de såkaldte sportsmodeller, hvis motor er karakteriseret ved særlig høj omdrejningshastighed og kompression og forholdsvis »korte« udvekslingshold. De kan også nå hastigheder på over 200 km / t.

39. Disse biler kan ved 180 km / t forbruge mere end en bil med højere cylindervolumen, men med »længere« udvekslingsforhold. Men disse sportsmodeller straffes ikke på samme måde som biler med højt cylindervolumen.

40. Endvidere har den franske regering ikke anført noget objektivt kriterium som berettigelse for fastfrysningen af faktoren K til 21 frem for 20 eller 22 km / t.

41. Feldain har for sit vedkommende som nævnt i retsmøderapporten beregnet, at hvis parameteret K er begrænset til 21 km / t, vil alle køretøjer med et cylindervolumen på over 3 109,7 cm³ automatisk blive tillagt en afgiftspligtig motorkraft på over 16 CV, uanset deres forskellige karakteristika med hensyn til brændstofforbrug. Imidlertid har kun udenlandsk fremstillede biler et cylindervolumen på over 3 109,7 cm³.

42. Dette argument forekommer mig imidlertid næppe overbevisende, for kategorien 17 CV skal jo begynde et sted, og jeg kan ikke se, hvorfor grænsen ikke skulle ligge på 3 109,7 cm³. Hvis den øvre grænse for K havde ligget på 20 km / t, ville tærsklen for 17 CV ligge på 2 961,75 cm³. Dette ville ikke medføre, at nogen fransk bil overgik fra kategorien 16 CV til kategorien 17 CV, fordi ingen af disse biler har et cylindervolumen på over 2 664 cm³. (Selv Peugeot 604, som ikke længere fremstilles, nåede kun op på 2 849 cm³.)

43. Hvis den øvre grænse for faktoren K havde ligget på 22 km / t, ville tærsklen have ligget på 3 257,92 cm³. Yderligere en enkelt udenlandsk bil (Porsche 911) havde eventuelt kunnet »falde« til kategorien 16 CV, men for at være sikker på det måtte man kende faktoren K for denne bil.

44. Men der er et andet argument, som efter min mening er afgørende her. Det er den omstændighed, at resultatet af beregningen 0,0458 x C: K fortsat er opløftet til potensen 1,48, selv når faktoren K er »fastfrosset« til 21. Dette har til resultat, at virkningen af det større cylindervolumen i biler på over 3 109,7 cm³ forstærkes, uden at dette overhovedet kompenseres ved en tilsvarende hensyntagen til de »længere« udvekslingsforhold, som sædvanligvis karakteriserer disse biler.

45. Jeg sagde lige, at det ikke var rimeligt, at en bil på 3 590 cm³ klassificeres i kategorien 13 CV. Omvendt forekommer det mig tvivlsomt, at det er berettiget at klassificere den i kategorien 21 CV.

46. Det er vanskeligt at forstå, hvorfor man fra den tærskel, hvor faktoren K's reelle værdi ikke længere tages i betragtning, ikke blot vender tilbage til en klassificering, der alene er baseret på bilernes cylindervolumen.

47. Jeg ønsker ikke at udtale mig om spørgsmålet, om det ville være tilstrækkeligt som alternativ at nedsætte eksponenten 1,48 for de biler, for hvilke der er en maksimumgrænse for koefficienten K. (Allerede en nedsættelse fra 1,48 til 1,44, ville f. eks. bevirke, at disse bilers afgiftspligtige motorkraft nedsættes.) Hvad der i alle tilfælde står fast, er, at »fastfrysning« af en af faktorerne i en matematisk formel logisk må føre til en fornyet undersøgelse af formlens øvrige faktorer for at undgå, at de pludselig får uforholdsmæssig virkning, navnlig når der er tale om international konkurrence, og ændringen af beregningsmåden har betydelige virkninger for biler fremstillet i andre medlemsstater.

48. Dette er faktisk tilfældet her. Som svar på et spørgsmål stillet under den mundtlige forhandling har de franske myndigheder tilstillet Domstolen en liste over seks franske bilmodeller, hvis afgiftspligtige motorkraft ændres på grund af begrænsningen af faktoren K. Der er dog tale om en liste over biler, der er »typegodkendt efter den 1. januar

1978«. Tre af disse modeller fremstilles enten ikke længere eller skifter kun kategori på grund af deres automatgear med tre udvekslingsforhold. De tre øvrige modeller er biler af sportstypen, som fremstilles i forholdsvis lille antal, og hvoraf kun to flyttes til en højere afgiftsgruppe.

49. Det viser sig altså, at den franske produktion kun marginalt påvirkes af de omtvistede bestemmelser.

50. Vi har desværre ikke en fuldstændig liste over de udenlandske biler, som flyttes til en højere kategori på grund af denne beregningsmåde. Men den må være lang, da de tyske fabrikanter ifølge fagpressen sælger ca. 56 modeller med en motorkraft på over 100 kW, de britiske fabrikanter ca. 20 og de italienske fabrikanter ca. 34, mens de franske fabrikanter tilsyneladende kun fremstiller 8.

51. Det må derfor konkluderes, at beregningsmåden for den afgiftspligtige motorkraft for biler på over 100 kW ikke er neutral ud fra et konkurrencesynspunkt, og at den indirekte kan beskytte de fransk fremstillede biler, der har denne motorkraft.

b) *Hensyntagen til automatiske gearkassers forskellige udvekslingsforhold*

52. Før 15. april 1983 beregnedes faktoren K for biler med automatgear med 4 udvekslingsforhold på grundlag af disse 4 udvekslingsforhold efter formlen

$$K = \frac{k1 + k2 + k3 + k4}{4,2}$$

53. Efter et cirkulære af 15. april 1983 lægger man nu kun gennemsnittet af 3 udvekslingsforhold til grund i stedet for 4 efter en af følgende formler:

$$K = \frac{k1 + k2 + k4}{3,48}$$ hvis k4 er mindre end eller lig med 1,4 k3

eller

$$K = \frac{k1 + k2 + 1,4\ k3}{3,48}$$ hvis k4 er større end eller lig med 1,4 k3

54. Ændringen af bestemmelserne fører altså til det resultat, at faktoren K fra 1983 er lavere, end den var før: følgelig forøges den afgiftspligtige motorkraft for en bil udstyret med automatgear med 4 udvekslingsforhold.

55. Imidlertid giver automatiske gearkasser med 4 udvekslingsforhold et lavere brændstofsforbrug end gearkasser med 3 udvekslingsforhold. En lovgivning, der har til formål at begunstige de mest økonomiske køretøjer, burde derfor klassificere biler med sådanne gearkasser i en lavere afgiftskategori og ikke i en højere.

56. Det viser sig imidlertid, at der i de seneste år også er blevet indført automatiske gearkasser med 4 udvekslingsforhold i fransk fremstillede biler (se den franske regerings svar på Domstolens tredje spørgsmål).

57. Således er alle biler med automatgear af mærkerne Peugeot og Citroën BX udstyret med gearkasser med 4 udvekslingsforhold. De ovenfor gengivne beregningsregler gælder for disse modeller på samme måde som for udenlandsk fremstillede modeller.

58. Under disse omstændigheder kan den nye beregningsmåde for parameteret K for biler udstyret med en automatisk gearkasse med 4 udvekslingsforhold efter min mening ikke anses for at have diskriminatorisk eller beskyttende virkning.

Sammenfatning

59. Af de ovenfor anførte grunde foreslår jeg Domstolen at besvare det stillede spørgsmål således:

»Artikel 95 i Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab skal fortolkes således, at den er til hinder for, at en medlemsstat pålægger biler over en bestemt afgiftspligtig motorkraft, som udelukkende importeres, bl. a. fra andre medlemsstater, en differentieret afgift, som stiger efter en væsentligt stærkere progression end den differentierede afgift, der gælder for biler, som ikke overskrider samme afgiftspligtige motorkraft, og til hinder for, at medlemsstaten beregner den afgiftspligtige motorkraft efter en metode, som resulterer i en for høj ansættelse af den afgiftspligtige motorkraft for visse kategorier biler, hvoraf størsteparten importeres, navnlig fra andre medlemsstater.«