

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

20. september 2007\*

I sag C-74/06,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 226 EF, anlagt den 8. februar 2006,

**Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber** ved D. Triantafyllou, som befuldmægtiget, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

**Den Helleniske Republik** ved P. Mylonopoulos og K. Boskovits, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøgt,

\* Processprog: græsk.

har

## DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, K. Lenaerts (refererende dommer), og dommerne E. Juhász, G. Arestis, J. Malenovský og T. von Danwitz,

generaladvokat: P. Mengozzi

justitssekretær: ekspeditionssekretær L. Hewlett,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 18. april 2007,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

### Dom

- 1 Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber har i sin stævning nedlagt påstand om, at Domstolen fastslår, at Den Helleniske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til artikel 90 EF, idet den ved beregningen af den afgiftspligtige værdi af brugte køretøjer, der er indført til Grækenland fra en anden medlemsstat, alene anvender et kriterium for værdiforringelse, som er baseret på køretøjets alder, og idet den foretager en nedsættelse på 7% for køretøjer, som har været brugt mellem 6 og 12 måneder, eller 14% for køretøjer, der har været brugt i et

år, hvilket ikke sikrer, at den skyldige afgift ikke — selv om det kun måtte ske i enkelte tilfælde — overstiger størrelsen af den residualafgift, som er indeholdt i værdien af tilsvarende brugte køretøjer, som allerede er blevet registreret i Grækenland, mens desuden beregningsgrundlaget for værdiforringelsen ikke er blevet meddelt offentligheden, og vurderingen af køretøjerne af de sagkyndige indebærer betaling af et gebyr på 300 EUR.

### Nationale retsforskrifter

- 2 Artikel 126, stk. 1, litra a), i lov nr. 2960/2001, dvs. toldloven (FEK A' 265), som ændret ved lov nr. 3156/2003 (FEK A' 157, herefter »lov nr. 2960/2001«), fastsætter den afgiftspligtige værdi med henblik på beregning af registreringsafgiften for indførte brugte motorkøretøjer som følger:

»[...]

For så vidt angår brugte personbiler [...] skal bilens engrossalgsspris på tidspunktet for dens ibrugtagning på det internationale marked iagttages, idet prisen med henblik på at afspejle slitage som følge af normal brug eller af enhver anden årsag nedsættes med følgende procentsatser for værdiforringelse:

Værdien af et køretøj, som har været brugt mellem 6 og 12 måneder fra køretøjets første ibrugtagning, skal under forudsætning af, at det har kørt mere end 6 000 km, nedsættes med 7%.

Fra 1 til 2 år	14%
Mellem 2 og 3 år	21%
Mellem 3 og 4 år	28%

Mellem 4 og 5 år	34%
Mellem 5 og 6 år	40%
Mellem 6 og 7 år	46%
Mellem 7 og 8 år	52%
Mellem 8 og 9 år	57%
Mellem 9 og 10 år	62%
Mellem 10 og 11 år	67%
Mellem 11 og 12 år	70%
Mellem 12 og 13 år	73%
Mellem 13 og 14 år	76%
Mellem 14 og 15 år	79%
Mellem 15 og 16 år	80%.«

- 3 Artikel 126, stk. 5, i lov nr. 2960/2001 bestemmer, at hvis ejeren af en brugt personbil anfægter den indregistreringsafgift, der er beregnet på grundlag af værdiforringelsesskalaen i artikel 1, litra a), skal den afgiftspligtige værdi fastsættes af en ekspertgruppe, der optræder i egenskab af et klageudvalg, således at registreringsafgiften svarer til størrelsen af den residualafgift, som indgik i værdien af et køretøj af samme mærke, model og med samme fremdrivningsmiddel, eller i det mindste et lignende eller tilsvarende køretøj, som er taget i brug i Grækenland samme år, som det omhandlede køretøj blev taget i brug i en anden medlemsstat i Den Europæiske Union. De klageudvalg, der undersøger køretøjets faktiske stand, har hjemsted i tolddistrikterne og består af en repræsentant fra tolddistriktet, en repræsentant fra Transport- og Kommunikationsministeriet og køretøjets ejer eller dennes repræsentant. Ejeren af køretøjet skal betale et gebyr på 300 EUR for klageudvalgets sagkyndige undersøgelse.

- 4 Dekret F.112/50 af 27. januar 2004 (FEK B' 207), udstedt af statssekretæren for økonomiske og finansielle anliggender, fastsætter de faktorer, som det i artikel 126, stk. 5, i lov nr. 2960/2001 omhandlede klageudvalg skal tage hensyn til ved dets

bedømmelse af brugte personbilers faktiske stand. I henhold til dekretets artikel 2, litra b og c), skal klageudvalget:

- »b) analysere køretøjets mekaniske stand gennem en undersøgelse af dets karrosseri, motor, batteri, elektriske system, dækkenes stand, og vurdere, om disse er funktionsdygtige, og hvad angår køretøjets ydre fremtræden kontrollere lakkens type og stand
  
- c) kontrollere køretøjets almindelige stand for så vidt angår dets anvendelse og vedligeholdelse, kvaliteten af dets indvendige beklædning, nærmere bestemt bilens interiør, kilometerstanden på kilometertælleren, sikkerhedsselernes stand såvel som kvaliteten af køretøjets ekstraudstyr, navnlig luftkonditioneringsanlægget, radioen, computeren, aluminiumsfælgene, airbaggen, tyverisikringssystemerne, soltaget, automatgearret, ABS- og EBV-bremsesystemerne, EBV-, ASR- og ESP-systemerne samt andet udstyr, som er afgørende for fastlæggelsen af det omhandlede køretøjs markedsværdi«.

### **Den administrative procedure**

- 5 Domstolen fastslog ved dom af 23. oktober 1997, Kommissionen mod Grækenland (sag C-375/95, Sml. I, s. 5981), at Den Helleniske Republik havde tilsidesat sine forpligtelser i henhold til EF-traktatens artikel 95 (efter ændring nu artikel 90 EF), idet den med hensyn til den særlige forbrugsafgift og det særlige supplerende engangsgebyr beregnede den afgiftspligtige værdi for importerede brugte biler ved at nedsætte prisen på de tilsvarende nye biler med 5% for hvert år af de pågældende bilers alder, hvorved den maksimale nedsættelse principielt ikke kan overstige 20%.

- 6 Med henblik på at opfylde denne dom ændrede Den Helleniske Republik i 1999, 2001 og i 2003 afgiftsordningen for de omhandlede motorkøretøjer, idet den særlige forbrugsafgift og det særlige supplerende engangsgebyr blev afløst af en registreringsafgift, og ved at forbedre metoden for beregning af disse køretøjers afgiftspligtige værdi. I 2003 blev der oprettet appelkamre, der fik til opgave at behandle klager, som blev indgivet inden for rammerne denne lovgivning.
- 7 Kommissionen fandt imidlertid, at der i den ændrede græske lovgivning blev anvendt en skala, som alene var baseret på et kriterium for køretøjets værdiforringelse (hvor længe køretøjet er blevet anvendt den dag, hvor det indregistreres), der ikke afspejler den reelle værdiforringelse med den præcision, der er påkrævet for at undgå enhver risiko for, at den afgift, som skal betales for de indførte brugte køretøjer, overstiger størrelsen af den residualafgift, som er indeholdt i værdien af tilsvarende brugte køretøjer, som allerede er registreret i Grækenland. Kommissionen er af den opfattelse, at den omhandlede skala, som — selv om det kun måtte ske i enkelte tilfælde — indebærer, at der pålægges en højere afgift på indførte køretøjer, er i strid med artikel 90 EF.
- 8 Kommissionen sendte en åbningsskrivelse til Den Helleniske Republik den 24. april 2004, hvori den omhandlede lovgivning blev kritiseret, og en supplerende åbningsskrivelse den 9. juli 2004, hvori Kommissionen tog oprettelsen af klageudvalgene i betragtning. Som følge af medlemsstatens svar fremsendte Kommissionen den 13. juli 2005 en begrundet udtalelse til Den Helleniske Republik. Da Kommissionen var af den opfattelse, at Den Helleniske Republiks svar på udtalelsen ikke var tilfredsstillende, har den anlagt det foreliggende søgsmål.

## Om søgsmålet

### *Parternes argumenter*

- 9 Ifølge Kommissionen har Den Helleniske Republik tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 90 EF, idet den ved beregningen af den afgiftspligtige værdi af

indførte brugte køretøjer alene anvender et kriterium for værdiforringelse, som er baseret på køretøjets alder. I henhold til en sådan ordning er det ikke udelukket — end ikke i enkelte tilfælde — at der betales en højere afgift af indførte varer end af indenlandske varer.

- 10 Selv om den værdiforringelsesskala, der er fastsat i den græske lovgivning, som affattet efter ændringen i 2003, nærmer sig de brugte køretøjers faktiske værdi, frembyder den imidlertid ikke den påkrævede præcisionsgrad. Den omstændighed, at der tages hensyn til en værdiforringelse på 7% for køretøjer, som har været brugt mellem 6 og 12 måneder, eller 14% for køretøjer, der har været brugt i et år, er nemlig i praktisk talt samtlige tilfælde en urealistisk indstilling til køretøjets reelle værditab. Den omhandlede skala burde være baseret på en hurtigere værdiforringelse og omfatte samtlige køretøjer. Det fremgår imidlertid ikke af den omhandlede græske lovgivning, om andre kriterier end alderskriterier, såsom de i Domstolens praksis opstillede, tages i betragtning.
- 11 Den græske lovgivning er ikke er i overensstemmelse med Domstolens praksis, der fastslår, at når en medlemsstat for brugte motorkøretøjer, der indføres fra andre medlemsstater, anvender en afgiftsordning, hvorefter den faktiske værdiforringelse af motorkøretøjerne bestemmes på grundlag af generelle og teoretiske kriterier, der er fastsat i national ret, er det i henhold til 90, stk. 1, EF nødvendigt, at denne afgiftsordning udformes således, at enhver diskriminerende virkning er udelukket under hensyn til de rimelige tilnærmelser, som er uadskilleligt forbundet med en ordning af denne art.
- 12 Det fremgår for det første af denne retspraksis, at det er nødvendigt at offentliggøre de kriterier, der lægges til grund for den faste beregning af værdiforringelsen af motorkøretøjerne med henblik på at sikre, at afgiftssystemet er tilstrækkeligt gennemskueligt. Den græske regering har officielt afvist at informere det græske forbund af bilforhandlere og bilimportører om de afgiftspligtige værdier, der på nuværende tidspunkt finder anvendelse. Det er i denne henseende ikke tilstrækkeligt at offentliggøre de almindelige alderskriterier. Det er desuden nødvendigt at

offentliggøre oversigterne over de faste værdier, der fastsættes på grundlag af de nævnte kriterier. Såfremt disse oplysninger ikke offentliggøres, er der risiko for, at myndighederne vilkårligt fastsætter den afgiftspligtige værdi. Kommissionen mener i øvrigt, at en ordning med objektive værdier som den, der ved lov er indført for fast ejendom, ligeledes bør indføres for køretøjer. Kommissionen har i denne henseende henvist til de priser, som offentliggøres i automobilklubbernes tidsskrifter, med henblik på at illustrere, at det er muligt at opstille referencetabeller over brugte køretøjers værdi.

- 13 Kommissionen har tilføjet, at den aldrig har stillet krav om, at de priser, som en bestemt forhandler anvender, skal offentliggøres. Det er derfor meningsløst at påstå, at salgspriserne er beskyttet af tavshedspligten og forvaltningshemmeligheden, og at det teoretisk set er muligt for en borger at anmode de kompetente myndigheder om oplysninger om salgspriserne.
- 14 Selv om Kommissionen derudover er positivt indstillet over for oprettelsen af klageudvalg, har den for det første gjort gældende, at for så vidt som metoden for beregning af den afgiftspligtige værdi, som er baseret på en skala, der alene hviler på ét enkelt kriterium, forbliver uændret, er klageudvalgsproceduren ikke tilstrækkelig til at afhjælpe beregningsmetodens mangler, og den medvirker heller ikke til at opfylde kravet om, at den skyldige afgift ikke — selv om det kun måtte ske i enkelte tilfælde — må overstige størrelsen af den residualafgift, som er indeholdt i værdien af tilsvarende brugte køretøjer, som allerede er blevet registreret i Grækenland. Henvendelser til klageudvalgene bør nemlig begrænses til tilfælde, hvor der helt undtagelsesvist er tale om at rette ubetydelige fejl i en ellers korrekt udformet ordning, og skal ikke anvendes som surrogat for en mangelfuld ordning. Kommissionen har for det andet gjort gældende, at pligten til at betale et gebyr på 300 EUR kan afholde de afgiftspligtige personer fra at iværksætte en klageprocedure. På grund af den manglende gennemsækelighed i den ved lov fastsatte ordning, der fastsætter den omhandlede afgifts størrelse, og den afgift, der skal betales ved iværksættelsen af klageproceduren, er klageproceduren i praksis resultatløs og unødvendig, hvilket fremgår af det lille antal indgivne klager.
- 15 Den Helleniske Republik har bestridt, at dens afgiftsordning for indførte brugte køretøjer udgør en tilsidesættelse af artikel 90 EF.



- 16 Den Helleniske Republik har for det første gjort gældende, at den omhandlede ordning opfylder de fleste af de i retspraksis opstillede kriterier. Ved bedømmelsen af bilens slitage som følge af alder og følgelig den værdiforringelse, på grundlag af hvilken køretøjets afgiftspligtige værdi fastsættes, skal der tages hensyn til dels den slitage, der forekommer som følge af almindelig brug eller af en anden årsag sammenholdt med — for så vidt angår køretøjer, som har været brugt mellem 6 og 12 måneder — det kørte antal kilometer, dels til køretøjets type, eftersom den engrossalgspris, der anvendes som basis for beregningsgrundlaget, fastlægges i henhold til de prislister, som de officielle bilforhandlere indleverer til toldmyndighederne, og som fastsættes på grundlag af motorstørrelse og model.
- 17 Ifølge Den Helleniske Republik er Kommissionens opfattelse baseret på et krav om, at der bør være flere forskellige kriterier, men derudover har Kommissionen imidlertid ikke præciseret, hvorledes disse kriterier skal kombineres, eller taget hensyn til, at et ved lov fastsat kriterium på ingen måde præcist kan afspejle et køretøjs reelle værdiforringelse. Et sådant krav kan desuden medføre, at der anvendes komplicerede beregningsmetoder, som kan hindre indførslen af brugte køretøjer.
- 18 Den Helleniske Republik har derudover gjort gældende, at den nuværende ordning har gavnet importen af brugte køretøjer, idet importen er tredoblet i perioden mellem 2002 og 2005, hvilket viser, at der er tale om en objektiv og realistisk fremgangsmåde til afskrivning af køretøjerne.
- 19 Hvad for det andet angår påstanden om, at kriterierne for fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi ikke er blevet offentliggjort, har Den Helleniske Republik for det første gjort gældende, at oplysningerne i tolddokumenterne er omfattet af den administrative fortrolighed, og at en viderebringelse af listen over de engrossalgspriser, som er blevet indleveret af bilforhandlerne, ville krænke såvel den administrative fortrolighed som forretningshemmeligheden. Kriterierne for værdiforringelse af brugte personbiler og de omstændigheder, hvorpå klageudvalget baserer sin vurdering af køretøjernes faktiske stand, var desuden blevet offentliggjort, og var således tilgængelige for offentligheden. I forbindelse med fortoldningen af et indført køretøj kan ejeren i øvrigt henvende sig til finansministeriet med henblik på at få oplyst alle de faktorer, som er af betydning for fastlæggelsen af køretøjets afgiftspligtige værdi.

- 20 Desuden er de detailsalgspriser, som offentliggøres i tidsskrifterne, udelukkende vejledende, og de udgør dermed ikke nogen sikker og stabil referenceramme. De kan imidlertid tages i betragtning af et klageudvalg, såfremt en ejer af et køretøj gør gældende, at der foreligger en betydelig forskel mellem disse priser og den afgiftspligtige værdi, der er blevet lagt til grund ved fortoldningen.
- 21 Den Helleniske Republik har anfægtet Kommissionens forslag om offentliggørelse af referencetabellerne over de brugte køretøjers værdi i analogi med de faste værdier, der gælder for fast ejendom. I det sidstnævnte tilfælde afspejler de nævnte værdier nemlig ikke den gennemsnitlige markedspris, men derimod indholdet af en lovgivning om afgiftspligtige værdier, som er blevet fastsat i henhold til de vurderinger, som de kompetente skattemyndigheder har foretaget. Kommissionen har derudover opfordret Grækenland til at offentliggøre gennemsnittet af detailhandlernes markedspriser, til trods for at den græske ordning er baseret på engrospriser.
- 22 Hvad for det tredje angår muligheden for at anfægte anvendelsen af en fast beregningsmetode for klageudvalgene har Den Helleniske Republik gjort gældende, at oprettelsen af klageudvalgene, sammenholdt med anvendelsen af en objektiv værdiforringelsesskala, har til formål i samtlige tilfælde at undgå, at der opkræves en registreringsafgift, der er i strid med artikel 90 EF. Den græske lovgivning er således i overensstemmelse med retspraksis, hvorefter den omstændighed, at ejeren af et indført køretøj har mulighed for at 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 køretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet, kan forebygge eventuelle diskriminerende virkninger af en afgiftsordning, der er baseret på en sådan tabel. Oprettelsen af klageudvalgene opfylder desuden kravene i Kommissionens forslag til direktivet om afgifter på personbiler (KOM(2005) 261 endelig), og navnlig kravene, som foreskrives i artikel 10, stk. 3, i dette forslag til direktiv for så vidt angår beregningstabellerne.

- 23 Hvad endelig angår det gebyr på 300 EUR, som myndighederne opkræver for klageudvalgets udtalelse om et køretøj, kan dette gebyr ikke afskrække en afgiftspligtig person fra at indbringe en klage for et sådant udvalg med henblik på at opnå en større værdiforringelse for sit køretøj, såfremt den pågældende virkelig har grund til at antage, at myndighederne har overvurderet køretøjets værdi. Det ringe antal klager, der er indgivet til klageudvalgene, viser, at den græske lovgivning opfylder de i Domstolens praksis fastsatte målsætninger.

### *Domstolens bemærkninger*

- 24 På området for afgifter på indførte brugte motorkøretøjer har Domstolen fastslået, at formålet med artikel 90 EF er at sikre, at interne afgifter virker fuldstændigt neutralt i forhold til konkurrencen mellem varer, der allerede befinder sig på det indenlandske marked, og indførte varer (jf. bl.a. dom af 29.4.2004, sag C-387/01, Weigel, Sml. I, s. 4981, præmis 66, af 5.10.2006, forenede sager C-290/05 og C-333/05, Nádasi og Németh, Sml. I, s. 10115, præmis 46, og af 18.1.2007, sag C-313/05, Brzeziński, Sml. I, s. 513, præmis 28).
- 25 Det fremgår af fast retspraksis, at artikel 90, stk. 1, EF er overtrådt, 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 enkelte tilfælde — fører til en højere afgift for den indførte vare (jf. bl.a. dommen i sagen Kommissionen mod Grækenland, præmis 20 og den deri nævnte retspraksis, samt dom af 22.2.2001, sag C-393/98, Gomes Valente, Sml. I, s. 1327, præmis 21, og af 19.9.2002, sag C-101/00, Tulliasiamies og Siilin, Sml. I, s. 7487, præmis 53).

- 26 Domstolen har ligeledes fastslået, at en medlemsstats opkrævning af en afgift på brugte køretøjer hidrørende fra en anden medlemsstat er i strid med artikel 90 EF, når afgiftens størrelse, beregnet uden hensyn til køretøjets faktiske værdiforringelse, overstiger den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende brugte køretøjer, der allerede er registreret i indlandet (dom af 9.3.1995, sag C-345/93, Nunes Tadeu, Sml. I, s. 479, præmis 20, og Gomes Valente-dommen, præmis 23).
- 27 Ved anvendelsen af artikel 90 EF, og navnlig med henblik på sammenligningen af afgiftsordningen for importerede brugte køretøjer og afgiftsordningen for brugte køretøjer, der købes på stedet, og som udgør lignende eller konkurrerende varer, skal der ikke alene tages hensyn 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 (jf. dom af 22.3.1977, sag 74/76, Iannelli & Volpi, Sml. s. 557, præmis 21, og af 11.12.1990, sag C-47/88, Kommissionen mod Danmark, Sml. I, s. 4509, præmis 18, samt Nunes Tadeu-dommen, præmis 12).
- 28 Nærmere bestemt kan en medlemsstat ikke opkræve en afgift af indførte brugte køretøjer på grundlag af en højere værdiansættelse end køretøjets reelle værdi med den virkning, at indførte brugte køretøjer beskattes hårdere end lignende brugte køretøjer, der omsættes inden for landet (jf. i denne retning dommen i sagen Kommissionen mod Danmark, præmis 22). Den værdi, der fastsættes af administrationen som beskatningsgrundlag for det indførte brugte køretøj, skal nøjagtigt afspejle værdien af et lignende køretøj, der allerede er registreret i indlandet (jf. bl.a. Weigel-dommen, præmis 71).
- 29 Domstolen har i denne forbindelse fastslået, at en hensyntagen til den faktiske værdiforringelse af køretøjerne ikke nødvendigvis forudsætter, at der skal foretages en vurdering af eller afgives en sagkyndig erklæring for hvert køretøj. For at undgå den byrde, som er uadskilleligt forbundet med en sådan ordning, kan en medlemsstat nemlig ved hjælp af faste beregningstabeller, som er fastlagt ved lov

eller administrative bestemmelser, og som 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 (Gomes Valente-dommen, præmis 24, og Weigel-dommen, præmis 73).

- 30 I sådanne tabeller skal der under alle omstændigheder tages hensyn til, at køretøjers værdi normalt falder med meget mere end 5% pr. år, og at værdiforringelsen ikke er lineær, navnlig ikke de første år, hvor den er langt højere end i de følgende år. Køretøjets værdiforringelse starter i øvrigt ved købet eller ibrugtagningen (jf. i denne retning dommen i sagen Kommissionen mod Grækenland, præmis 22, og Tulliasiamies og Siilin-dommen, præmis 78).
- 31 Det fremgår af fast retspraksis, at en afgiftsordning for importerede brugte køretøjer, der tager hensyn til køretøjets faktiske værdiforringelse på grundlag af generelle kriterier, for at være forenelig med artikel 90 EF 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 (jf. Gomes Valente-dommen, præmis 26; jf. ligeledes i denne retning dommen i sagen Kommissionen mod Grækenland, præmis 29, og Brzeziński-dommen, præmis 40).
- 32 I det foreliggende tilfælde skal det først og fremmest bemærkes, at den græske ordning om registreringsafgift for indførte køretøjer tager udgangspunkt i engros-salgsprisen på tidspunktet, hvor et tilsvarende indført køretøj for første gang blev taget i brug på det internationale marked. Denne pris nedsættes med en værdiforringelsesprocent, der varierer afhængigt af køretøjets alder med henblik på at tage hensyn den slitage, der tilregnes normalt brug eller enhver anden årsag. Køretøjets kilometerstand tages ikke i betragtning for så vidt angår køretøjer, som har været brugt mellem 6 og 12 måneder, idet det kun er de køretøjer, som har kørt mere end 6 000 km, der er genstand for en værdiforringelse på 7%.

- 33 Hvad for det første angår beregningsgrundlaget for den afgiftspligtige værdi skal det bemærkes, at hvis medlemsstaternes myndigheder, sådan som det er anført af Kommissionen, kan 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 (Gomes Valente-dommen, præmis 25, og Weigel-dommen, præmis 74), kan Den Helleniske Republik ikke kritiseres for at anvende den engrossalgpris for et tilsvarende køretøj, der gælder på det tidspunkt, hvor det indførte køretøj for første gang blev taget i brug på det internationale marked.
- 34 Domstolen har allerede inden for rammerne af en undersøgelse af, om en national ordning er forenelig med artikel 90 EF, fastslået, at en national ordning kan fastsætte den afgiftspligtige værdi af et indført brugt køretøj på grundlag af værdien af et nyt køretøj, såfremt det køretøj, der udgør referencegrundlaget med hensyn til beregningen af den skyldige afgift, er et tilsvarende køretøj. Dette indebærer, at der skal tages hensyn til model, type og andre karakteristika, såsom fremdriftssystem og udstyr (jf. i denne retning Tulliasiamies og Siilin-dommen, præmis 73-76).
- 35 Det er ubestridt, at køretøjernes engrossalgpris fastsættes af bilfabrikanterne, og at de fremgår af de offentligt tilgængelige brochurer, som distribueres af bilfabrikanterne. Den Helleniske Republik har under retsmødet præciseret, at der ved fastsættelsen af disse priser tages hensyn til motorstørrelse og model samt til visse tekniske egenskaber, såsom fremdrivningsmiddel, motor, slagvolumen og antal døre på køretøjet, hvilket Kommissionen ikke har bestridt.
- 36 Hvad angår værdiforringelsesskalaen starter et køretøjs værdiforringelse ved købet eller ibrugtagningen, som allerede anført i denne doms præmis 30. Domstolen har desuden fastslået, at opkrævning af en registreringsafgift for importerede brugte køretøjer, hvis grundlag er mindst 90% af køretøjets pris som nyt, i almindelighed udgør en klar merbeskatning af disse køretøjer i forhold til residualværdien af

registreringsafgiften af brugte, i forvejen registrerede køretøjer, som købes på det nationale marked, uanset deres alder eller stand (jf. i denne retning dommen i sagen Kommissionen mod Danmark, præmis 20).

- 37 Som bemærket i denne doms præmis 29, har Domstolen henvist til de objektive kriterier, der kan danne grundlag for en fast beregningstabel, uden at der er tale om en udtømmende eller obligatorisk liste. Den har således henvist til køretøjets alder, kilometerstand, stand i almindelighed, fremdrivningsmiddel, dets mærke eller model.
- 38 I det foreliggende tilfælde er det ubestridt, at et køretøj ifølge den græske lovgivning først kan være genstand for en værdiforringelse, når det har været brugt i mindst 6 måneder og kørt mere end 6 000 km. Heraf følger for det første, at Den Helleniske Republik for så vidt angår brugte køretøjer, som er indført fra en anden medlemsstat, anvender en afgiftsordning, hvorefter den skyldige afgift svarer til den afgift, der pålægges et tilsvarende nyt køretøj i de første 6 måneder, regnet fra den første gang, disse køretøjer tages i brug, uanset deres kilometerstand. Det samme gør sig gældende for så vidt angår indførte brugte køretøjer, der har været i brug mellem 6 og 12 måneder, men som har kørt mindre end 6 000 km.
- 39 Selv om den engrossalgsspris, der anvendes som grundlag for vurdering af indførte brugte køretøjer, tager udgangspunkt i køretøjets type, dvs. slagvolumen, model og andre tekniske egenskaber såsom fremdrivningsmiddel, skal det for det andet bemærkes, at den værdiforringelsesskala, der derefter anvendes med henblik på fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi, er baseret på ét eneste kriterium, nemlig køretøjets alder. Den omstændighed, at der henvises til en betingelse om, at køretøjet skal have kørt mere end 6 000 km, hvis det har været brugt mellem 6 og 12 måneder, indebærer ikke, at skalaen tager hensyn til køretøjets kilometerstand, og navnlig ikke eftersom der er tale om en tærskelværdi, som indebærer, at der ikke kan blive tale om nogen værdiforringelse, såfremt køretøjet ikke har været i brug i mindst et år.

40 Slitage og dermed værdiforringelsen er imidlertid så meget mere væsentlig, såfremt køretøjet har været anvendt i betydeligt omfang i de første år, end hvis det har været brugt »normalt«. Eftersom den i sagen omhandlede lovgivning ikke tager kilometerstanden i betragtning ved beregningen af køretøjets værdiforringelse, vil det være en værdiforringelsessats, som svarer til dets alder, der finder anvendelse. Dette indebærer, at det omhandlede køretøjs værdi, som udgør beregningsgrundlaget for registreringsafgiften, åbenlyst vil være uforholdsmæssig høj, hvilket medfører, at den afgift, der opkræves, og som er beregnet uden hensyntagen til køretøjets faktiske værdiforringelse, overstiger størrelsen af den residualafgift, som er indeholdt i værdien af tilsvarende brugte køretøjer, som allerede er blevet registreret i Grækenland.

41 I modsætning til det af Den Helleniske Republik anførte, er den omstændighed, at ejeren af et køretøj har mulighed for at gøre indsigelser mod anvendelsen af en fast beregningstabel i tilfælde, hvor køretøjet er anvendt i betydeligt omfang, ikke tilstrækkelig til undgå, at en afgiftsordning er i strid med artikel 90 EF.

42 Det fremgår af denne doms præmis 29, at selv om en medlemsstat kan undgå den byrde, som er forbundet med en værdifastsættelsesordning, der er baseret på en ekspertvurdering af hvert enkelt køretøj under anvendelse af en fast beregningstabel, skal en sådan tabel under alle omstændigheder gøre det muligt at fastlægge en værdi for det brugte køretøj, der som hovedregel ligger meget tæt på dets faktiske værdi.

43 Heraf følger imidlertid, at såfremt kilometerstanden ikke tages i betragtning, kan der som hovedregel ikke foretages nogen korrekt ansættelse af det indførte brugte køretøjs faktiske værdi ud fra den i lovgivningen fastsatte tabel.

44 Den Helleniske Republiks argument om, at forøgelsen af antallet af indførte brugte personbiler viser, at den omhandlede lovgivning ikke har nogen afskrækkende virkning, skal dermed forkastes. Denne forøgelse beviser ikke, at den omhandlede



afgiftsordning i overensstemmelse med den i præmis 29 nævnte retspraksis bevirker, at det som hovedregel er muligt at fastsætte værdien på et brugt køretøj meget tæt på dets faktiske værdi.

- 45 Kommissionen har i derudover anført, at uanset de tilfælde, hvor køretøjet har været anvendt i et betydeligt omfang de første år, er visse aspekter af den græske afgiftsordning ikke udformet på en sådan måde, at enhver diskriminerende virkning er udelukket.
- 46 I denne forbindelse forudsætter en sådan ordnings forenelighed med artikel 90 EF for det første, at de kriterier, der lægges til grund for den faste beregning af værdiforringelsen af motorkøretøjerne, bringes til offentlighedens kundskab (jf. Tulliasiamies og Siilin-dommen, præmis 87).
- 47 I det foreliggende tilfælde skal det bemærkes, at kriterierne for værdiforringelse af brugte personbiler fremgår af artikel 126, stk. 1, i lov nr. 2960/2001, og at de faktorer, som klageudvalgene baserer deres vurdering af køretøjers faktiske stand på, fremgår af artikel 2 i dekret F.112/50 af 27. januar 2004, udstedt af statssekretæren for økonomiske og finansielle anliggender.
- 48 Selv om det ifølge Den Helleniske Republik er i strid med den administrative fortrolighed og forretningshemmeligheden at viderebringe listerne over de engros-salgspriser, som bilforhandlerne har indleveret til toldmyndighederne, til tredje-mand, fremgår det af svarene på de spørgsmål, som Domstolen har stillet under retsmødet, at enhver, der har en berettiget interesse heri i medfør af 5, stk. 2, i lov nr. 2960/2001 om offentlig forvaltning, efter anmodning herom kan få kendskab til særlige dokumenter, som opbevares hos de offentlige myndigheder, og som vedrører

en sag, der omhandler den pågældende, og som behandles eller er blevet behandlet af den omhandlede myndighed. En person kan således henvende sig til de kompetente myndigheder med henblik på at få oplyst den engrossalgspris, som danner grundlag for værdifastsættelsen af det omhandlede køretøj.

49 Eftersom engrossalgsprisen må anses for at være bragt til offentlighedens kundskab, kan Kommissionens argument om, at denne pris bør erstattes af den pris, som offentliggøres i automobilklubbernes tidsskrifter, ikke godtages. I denne forbindelse skal det, sådan som Den Helleniske Republik har anført, uden at det er blevet bestridt af Kommissionen, bemærkes, at i tilfælde, hvor en afgiftspligtig person konstaterer en væsentlig forskel mellem de vejledende detailsalgspriser, der fremgår af tidsskrifterne, og den værdi, der er anvendt ved fortoldningen af den pågældendes køretøj, og vedkommende klager til klageudvalget, skal de priser, som er offentliggjort i tidsskrifterne, tages i betragtning, således at den skyldige registreringsafgift i overensstemmelse med bestemmelserne i den græske lovgivning ikke overstiger størrelsen af den residualafgift, som er indeholdt i værdien af tilsvarende køretøjer, som allerede er blevet registreret i Grækenland.

50 For at en afgiftsordning for indførte brugte køretøjer, hvorefter køretøjets faktiske værdiforringelse tages i betragtning på grundlag af generelle kriterier, skal være i overensstemmelse med artikel 90 EF, forudsættes det for det andet, at ejeren af et sådant motorkøretøj kan anfægte anvendelsen af en sådan fast beregningsmetode på sit køretøj ved at påvise, at den medfører en afgift, som overstiger residualværdien af afgiften på tilsvarende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet (Tulliasiamies og Siilin-dommen, præmis 88).

51 Det bemærkes, at den græske lovgiver ved oprettelsen af klageudvalgene havde til hensigt at efterleve Domstolens praksis.

- 52 Ifølge Kommissionen giver klageudvalgsproceduren ikke en reel mulighed for at anfægte anvendelsen af den faste beregningsmetode, eftersom den afgiftspligtige person skal betale et gebyr på 300 EUR, som, henset til den afgift, der skal betales, kan afholde vedkommende fra at indgive en klage til klageudvalget.
- 53 Det skal bemærkes, at en sådan afgift udelukkende kan afskrække et køretøjs ejer fra at indgive en klage til klageudvalget, såfremt afgiften udgør en betydelig del af den anfægtede registreringsafgift.
- 54 Den Helleniske Republik har i denne forbindelse under retsmødet anført, at registreringsafgiften varierer afhængigt af det omhandlede køretøjs slagvolumen. Registreringsafgiften svarer således til 20% af afgiftsgrundlaget for et køretøj med en slagvolumen mellem 1 000 og 1 600 cm<sup>3</sup>, 30% for et køretøj med en slagvolumen mellem 1 601 og 1 800 cm<sup>3</sup>, 40% for et køretøj med en slagvolumen mellem 1 801 og 2 000 cm<sup>3</sup> og 50% for et køretøj, hvis slagvolumen overstiger 2 000 cm<sup>3</sup>.
- 55 Den Helleniske Republik har derudover anført, at størstedelen af de indførte brugte biler har en stor slagvolumen (2 000 cm<sup>3</sup> eller mere), og at deres værdi er ganske høj, hvilket dermed medfører, at registreringsafgiften er forholdsvis høj, hvilket Kommissionen ikke har bestridt.
- 56 I denne sammenhæng fremgår det, at den omhandlede afgift kun udgør et ubetydeligt beløb i forhold til den opkrævede registreringsafgift.

- 57 Som Den Helleniske Republik har gjort gældende under retsmødet, svarer det omhandlede gebyr samlet set til prisen for en privat teknisk ekspertvurdering, hvis det ikke er mindre, hvilket Kommissionen ikke har bestridt.
- 58 Det skal således bemærkes, at Kommissionen ikke har godtgjort, at det omhandlede gebyr kan afskrække et køretøjs ejer fra at indgive en klage til klageudvalget med henblik på at sikre sig, at den afgift, der i henhold til den tabel, der er fastsat i den græske lovgivning, pålægges det pågældende køretøj, ikke overstiger størrelsen af den residualafgift, som er indeholdt i værdien af tilsvarende brugte køretøjer, som allerede er blevet registreret i Grækenland.
- 59 Under disse omstændigheder er klagepunkterne om de forpligtelser, der påhviler Den Helleniske Republik i henhold til artikel 90 EF, velbegrundede, eftersom ordningen om beregning af registreringsafgiften for brugte køretøjer, der er indført til denne medlemsstat, er baseret på ét eneste værdiforringelseskriterium, der tager udgangspunkt i køretøjets alder, og som ikke sikrer, at disse køretøjers værdi fastsættes til et beløb, der som hovedregel ligger meget tæt op af deres faktiske værdi. Denne beregningsmetode udelukker ikke, at der i visse tilfælde skal svares en højere afgift af indførte brugte køretøjer end den residualafgift, som er indeholdt i værdien af tilsvarende brugte køretøjer, som allerede er blevet registreret i Grækenland.
- 60 Kommissionen har derimod ikke bevist, at der foreligger traktatbrud for så vidt angår de foranstaltninger, som er påkrævede, når ordningen foreskriver en fast metode til beregning af afgiften, nemlig offentliggørelsen af de kriterier, der lægges til grund for beregningen af afgiften, og muligheden for at anfægte anvendelsen af den faste beregningsmetode for at udelukke, at gebyret har en diskriminerende virkning.

- 61 Det må følgelig fastslås, at Den Helleniske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til artikel 90 EF, idet den ved beregningen af den afgiftspligtige værdi af brugte køretøjer, der er indført til Grækenland fra en anden medlemsstat, for at fastlægge registreringsafgiften alene anvender et kriterium for værdiforringelse, som er baseret på disse køretøjers alder, og idet den foretager en nedsættelse på 7% for køretøjer, som har været brugt mellem 6 og 12 måneder, eller 14% for køretøjer, der har været brugt i et år, hvilket ikke sikrer, at den skyldige afgift ikke — selv om det kun måtte ske i enkelte tilfælde — overstiger størrelsen af den residualafgift, som er indeholdt i værdien af tilsvarende brugte køretøjer, som allerede er blevet registreret i landet.
- 62 I øvrigt frifindes Den Helleniske Republik.

### **Sagens omkostninger**

- 63 Ifølge procesreglementets artikel 69, stk. 2, første afsnit, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Ifølge artikel 69, stk. 3, første afsnit, kan Domstolen fordele sagens omkostninger eller bestemme, at hver part skal bære sine egne omkostninger, hvis hver af parterne henholdsvis taber eller vinder på et eller flere punkter.
- 64 I den foreliggende sag har såvel Kommissionen som Den Helleniske Republik hver tabt på flere punkter, og hver part bør derfor pålægges at bære sine egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Fjerde Afdeling):

- 1) **Den Helleniske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til artikel 90 EF, idet den ved beregningen af den afgiftspligtige værdi af brugte køretøjer, der er indført til Grækenland fra en anden medlemsstat, for at fastlægge registreringsafgiften alene anvender et kriterium for værdiforringelse, som er baseret på disse køretøjers alder, og idet den foretager en nedsættelse på 7% for køretøjer, som har været brugt mellem 6 og 12 måneder, eller 14% for køretøjer, der har været brugt i et år, hvilket ikke sikrer, at den skyldige afgift ikke — selv om det kun måtte ske i enkelte tilfælde — overstiger størrelsen af den residualafgift, som er indeholdt i værdien af tilsvarende brugte køretøjer, som allerede er blevet registreret i landet.**
  
- 2) **I øvrigt frifindes Den Helleniske Republik.**
  
- 3) **Den Helleniske Republik og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber bærer hver deres egne omkostninger.**

Underskrifter