



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

19. december 2013*

»Interne afgifter — artikel 110 TEUF — registreringsafgift — lignende indenlandske varer — afgiftsneutralitet for indførte brugte motorkøretøjer og tilsvarende køretøjer, der allerede befinder sig på det nationale marked«

I sag C-437/12,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Gerechtshof 's-Hertogenbosch (Nederlandene) ved afgørelse af 27. september 2012, indgået til Domstolen den 1. oktober 2012, i sagen:

X

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling)

sammensat af formanden for Ottende Afdeling, C.G. Fernlund (refererende dommer), som fungerende afdelingsformand, dommerne A. Ó Caoimh og E. Jarašiūnas

generaladvokat: M. Wathelet

justitssekretær: ekspeditionssekretær M. Ferreira

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 19. september 2013,

efter at der er afgivet indlæg af:

- X ved advocaat M.M. de Jong
- den nederlandske regering ved C. Schillemans, C. Wissels og M. Noort, som befuldmægtigede
- den finske regering ved J. Heliskoski, som befuldmægtiget
- Europa-Kommissionen ved C. Barslev, R. Troosters og R. Lyal, som befuldmægtigede,

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

afsagt følgende

* Processprog: nederlandsk.

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 110 TEUF.
- 2 Anmodningen er indgivet inden for rammerne af en sag iværksat af X, der er en juridisk person, vedrørende afgift af personbiler og motorcykler (»belasting personenauto's en motorrijwielen«, herefter »BPM«), som den pågældende havde måttet betale i forbindelse med indregistreringen i Nederlandene af et motorkøretøj hidrørende fra en anden medlemsstat.

Retsforskrifter

- 3 Artikel 1 i Wet op de belasting personenauto's en motorrijwielen 1992 (lov om afgift af personbiler og motorcykler af 1992, herefter »BPM-loven«) i den version, som finder anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen, bestemmer:

»1. Under betegnelsen »[BPM]« opkræves der en afgift af personbiler, motorcykler og varevogne.

2. Afgiften betales ved indregistrering af en personbil, en motorcykel eller en varevogn i det register over udleverede registreringsnumre, der føres i henhold til færdselsloven af 1994 (Wegenverkeerswet).

[...]«

- 4 Fra 2006 til 2009 blev BPM i henhold til BPM-lovens artikel 9 beregnet på grundlag af en procentsats af nettokatalogprisen på det omhandlede køretøj med forbehold for de nedsættelser og forhøjelser, der er angivet i denne bestemmelse.

- 5 Hvad angår nettokatalogprisen bestemmer BPM-lovens artikel 9, nr. 3) og 6):

»3. Ved nettokatalogprisen forstås katalogprisen med fradrag af den heri indeholdte omsætningsafgift.

[...]

6. Ved en brugt personbil [...] anvendes katalogprisen på det tidspunkt, hvor personbilen [...] første gang blev taget i brug. [...]«

- 6 Med virkning fra den 1. februar 2008 blev BPM's afgiftsgrundlag ændret. Det beregnes ikke længere udelukkende på grundlag af nettokatalogprisen, men omfatter desuden et beløb, der afhænger af udstødningen af kuldioxid (herefter »CO₂«), målt i overensstemmelse med Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug (EFT L 375, s. 36). I BPM's afgiftsgrundlag nedsættes således en del af nettokatalogprisen trinvist til fordel for afgiften på CO₂-udstødning.

- 7 I løbet af årene 2006-2009 blev følgende procentsatser af nettokatalogprisen taget med i BPM's afgiftsgrundlag:

— fra 2006 til den 31. januar 2008: 45,2%

— med virkning fra den 1. februar 2008: 42,3%, og

— i 2009: 40%

- 8 I løbet af perioden fra den 1. februar 2008 til den 31. december 2009 blev brugte køretøjer, der var indført og indregistreret i løbet af denne periode, som blev taget i brug første gang før den 1. februar 2008 – som følge af overgangsbestemmelser – ikke underlagt BPM beregnet på grundlag af CO₂-udstødningen.
- 9 Med virkning fra den 1. januar 2010 fandt BPM, beregnet både på grundlag af nettokatalogprisen og CO₂-udstødningen, anvendelse på indregistreringen af alle køretøjer, herunder dem, som var taget i brug første gang før den 1. februar 2008.
- 10 Hvad angår BPM-beløbet for brugte køretøjer bestemmer BPM-lovens artikel 10:
- »1. [For brugte personbiler] beregnes afgiftsbeløbet [...] med foretagelse af en nedsættelse.
2. Den i stk. 1 omhandlede nedsættelse er afskrivningen, udtrykt i procent af indkøbsværdien i Nederlandene på det tidspunkt, hvor motorkøretøjet første gang blev taget i brug. [...]
- [...]«
- 11 BPM-loven giver debitor mulighed for at vælge en nedsat BPM, hvis det BPM-beløb, som burde have været anvendt i forbindelse med den første ibrugtagning af køretøjet som nyt i Nederlandene i henhold til lovbestemmelserne om afgiftsgrundlaget og afgiftssatserne, som var gældende på dette tidspunkt, var lavere end det beløb, der blev beregnet for 2010.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 12 Den 11. januar 2010 indgav X med henblik på indregistrering af en personbil i Nederlandene en angivelse af BPM med et beløb på 5 776 EUR og indbetalte dette beløb. Køretøjet var blevet taget i brug for første gang den 30. maj 2006 i Tyskland og havde derfor et tysk registreringsnummer.
- 13 X klagede over det opkrævede og betalte BPM-beløb. Da voorzitter van het managementteam van het onderdeel Belastingdienst/Z van de rijksbelastingdienst afviste denne klage, anlagde X sag ved Rechtbank Breda. Denne ret gav X delvis medhold og tilkendte en tilbagebetaling af BPM med et beløb på 1 233 EUR.
- 14 X appellerede Rechtbank Bredas afgørelse til Gerechtshof 's-Hertogenbosch. X er af den opfattelse, at der ved beregningen af BPM-beløbet skal tages udgangspunkt i det afgiftsbeløb, der stadig pålægges lignende brugte køretøjer, der er indregistreret i løbet af perioden fra den 1. februar 2008 til den 31. december 2009, i hvis afgiftsgrundlag CO₂-udstødningsdelen ikke var indeholdt. X har således nedlagt påstand om tilbagebetaling af den betalte BPM med et beløb på 2 809 EUR.
- 15 X har gjort gældende, at BPM ikke er forenelig med EU-retten. BPM-beløbet ville være højere end det BPM-beløb, der stadig pålægges lignende brugte køretøjer, som er taget i brug for første gang før den 1. februar 2008, og som i modsætning til det omhandlede køretøj blev indført og indregistreret i løbet af perioden fra den 1. februar 2008 til den 31. december 2009. Brugte køretøjer, der er indført efter denne periode, beskattes således hårdere end sammenlignelige køretøjer, der er indregistreret i løbet af perioden.
- 16 Voorzitter van het managementteam van het onderdeel Belastingdienst/Z van de rijksbelastingdienst er af den opfattelse, at der i beregningen af det opkrævede BPM-beløb skal tages udgangspunkt i det afgiftsbeløb, der stadig pålægges lignende køretøjer, der ligesom det omhandlede køretøj blev taget i brug første gang i 2006 og blev indregistreret som nyt køretøj i Nederlandene i løbet af samme år.

- 17 Den forelæggende ret nærer en vis tvivl om BPM's forenelighed med artikel 110 TEUF. Den ønsker oplyst, om opkrævningen af denne afgift ved indregistrering af det i hovedsagen omhandlede motorkøretøj i registreringsregistret skal undlades, for så vidt som den afhænger af CO₂-udstødningen. Den ønsker desuden oplyst, om det BPM-beløb, der blev opkrævet ved indregistreringen af dette køretøj i 2010, skal sammenlignes med det residuelle afgiftsbeløb, der i 2010 stadig var indeholdt i værdien af tilsvarende køretøjer, der var indført og indregistreret som nye i Nederlandene i 2006, eller ligeledes med det residuelle afgiftsbeløb, der i 2010 var indeholdt i værdien af køretøjer, der ligesom det omhandlede køretøj var taget i brug for første gang i 2006, og som efterfølgende var blevet indført og indregistreret som brugte køretøjer i løbet af perioden fra den 1. februar 2008 til den 31. december 2009.
- 18 *Gerechthof te 's-Hertogenbosch* har derfor udsat sagen og forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Med henblik på besvarelsen af det forelagte spørgsmål, inden for rammerne af artikel 110 TEUF, om, hvorvidt afgiften i 2010 for indregistrering af [det omhandlede køretøj] (ikke) er højere end det residuelle afgiftsbeløb, der indeholdes i værdien af lignende brugte køretøjer, der allerede var indregistreret på det nationale område, skal følgende køretøjer da betragtes som lignende ved beregningen af dette residuelle beløb:
- [et] tilsvarende [køretøj], der i året for den første ibrugtagning af [det omhandlede køretøj] (2006) blev indregistreret som ubrugt (2006), eller
 - ligeledes også de (andre) [køretøjer], der i 2010 fandtes på markedet for brugte biler, og som ligesom [det omhandlede køretøj] blev taget i brug første gang den 30. maj 2006, og som i øvrigt svarer til dette, men som blev (indført og) indregistreret som brugte efter den 30. maj 2006 (efter den 30.5.2006 til udgangen af 2009), og/eller
 - ligeledes også de (andre) [køretøjer], der i 2010 fandtes på markedet for brugte biler, og som i modsætning til [det omhandlede køretøj] blev taget i brug første gang efter den 30. maj 2006, og som i øvrigt svarer til dette, og som blev (indført og) og indregistreret som ubrugte og brugte efter 30. maj 2006 (efter den 30.5.2006 til udgangen af 2009)?
- 2) Med henblik på besvarelsen af spørgsmålet, om artikel 110 TEUF er til hinder for BPM-afgiften for indregistrering af [det omhandlede køretøj] i 2010 i det omfang, denne afgift afhænger af CO₂-udstødningen [...], skal denne del af afgiften da betragtes som en ny afgift, der må holdes adskilt fra den BPM, der gjaldt indtil den 1. februar 2008, og som kun afhang af [netto]katalogprisen, således at en sammenligning med (lignende) brugte køretøjer, der blev indregistreret før den 1. januar 2010, ikke er relevant i det omfang, afgiften afhænger af CO₂-udstødningen?
- 3) Såfremt der ikke er tale om en ny afgift som omhandlet i spørgsmål 2: Følger det af artikel 110 TEUF, at der ikke måtte opkræves BPM ved indregistrering af [det omhandlede køretøj] i 2010, for så vidt som denne afgift afhænger af CO₂-udstødningen [...], idet tilsvarende [køretøjer] som [det omhandlede køretøj], der blev taget i brug første gang før den 1. februar 2008, og som mellem den 1. februar 2008 og den 31. december 2009 blev indført og indregistreret som brugte køretøjer, ikke var pålagt nogen afgift, der var afhængig af CO₂-udstødningen [...], mens den af CO₂-udstødningen afhængige afgift imidlertid blev opkrævet i den nævnte periode ved indregistrering af køretøjer, som blev taget i brug første gang efter den 1. februar 2008, og som i øvrigt svarer til [det omhandlede køretøj]?«

Om de præjudicielle spørgsmål

- 19 Med spørgsmålene, der behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, dels hvilke lignende indenlandske varer der med henblik på anvendelsen af artikel 110 TEUF kan sammenlignes med et brugt køretøj, der første gang er taget i brug før den 1. februar 2008, og som blev indført og indregistreret i Nederlandene i 2010, dels om artikel 110 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for en sådan afgift som BPM-afgiften, der var i kraft i 2010.

Lignende indenlandske varer

- 20 Indledningsvis bemærkes, at en afgift, som pålægges af en medlemsstat ved indregistrering af motorkøretøjer på statens område med henblik på ibrugtagning, udgør en intern afgift og derfor skal undersøges på grundlag af artikel 110 TEUF (jf. i denne retning dom af 7.4.2011, sag C-402/09, Tatu, Sml. I, s. 2711, præmis 32 og den deri nævnte retspraksis).
- 21 Hertil bemærkes, at denne artikels stk. 1 forbyder enhver medlemsstat at pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter, som er højere end de afgifter, der pålægges lignende indenlandske varer.
- 22 Det bemærkes desuden, at de køretøjer, der befinder sig på en medlemsstats marked, er »indenlandske varer« som omhandlet i artikel 110 TEUF (jf. Tatu-dommen, præmis 55).
- 23 Når sådanne varer sættes til salg på denne medlemsstats brugtbilmarked, skal de anses for at være »lignende varer« i forhold til indførte brugte køretøjer, såfremt deres egenskaber og de behov, de tjener til at opfylde, bevirker, at de står i et konkurrencemæssigt forhold til hinanden. Graden af konkurrence mellem to modeller afhænger af det omfang, i hvilket modellerne opfylder forskellige krav, bl.a. med hensyn til pris, størrelse, komfort, ydeevne, brændstofforbrug, levetid og driftssikkerhed. Det køretøj, der udgør referencegrundlaget, skal have kendetegn, der mest svarer til det importerede køretøjs. Dette indebærer, at der skal tages hensyn til model, type og andre kendetegn, såsom fremdriftssystem og udstyr, alder samt kilometerstand, stand i almindelighed eller mærke (jf. bl.a. dom af 19.9.2002, sag C-101/00, Tulliasiamies og Siilin, Sml. I, s. 7487, præmis 75 og 76, og af 20.9.2007, sag C-74/06, Kommissionen mod Grækenland, Sml. I, s. 7585, præmis 29 og 37).
- 24 I denne henseende bemærkes, at de kriterier, der er nævnt i foregående præmis, hverken er opregnet på en udtømmende eller bindende måde. Det er klart, at det køretøj, der udgør referencegrundlaget, kan variere efter de særlige kendetegn ved det indførte køretøj. To køretøjer, der er taget i brug for første gang på den samme dag, er ikke nødvendigvis »lignende«, f.eks. på grund af en forskel i slitage. Det tilkommer den nationale ret under hensyntagen til sådanne kendetegn, som er nævnt i foregående præmis, at afgøre, hvilke indenlandske varer der frembyder kendetegn, som mest svarer til det omhandlede indførte køretøjs.
- 25 Det følger heraf, at lignende indenlandske varer, der kan sammenlignes med et brugt køretøj, såsom det i hovedsagen omhandlede, der første gang er taget i brug før den 1. februar 2008, og som blev indført og indregistreret i Nederlandene i 2010, er de køretøjer, der allerede befinder sig på det nederlandske marked, og hvis kendetegn mest svarer til det omhandlede køretøjs.

BPM's forenelighed med artikel 110 TEUF

- 26 Artikel 110 TEUF har til formål at sikre frie varebevægelser mellem medlemsstaterne på normale konkurrencevilkår. Bestemmelsen tilsigter at fjerne enhver form for beskyttelse, der kan følge af anvendelsen af interne afgifter, der indebærer forskelsbehandling af varer med oprindelse i andre medlemsstater (Tatu-dommen, præmis 34 og den deri nævnte retspraksis).

- 27 Som anført i denne doms præmis 21, forbyder denne artikels stk. 1 enhver medlemsstat at pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter, som er højere end de afgifter, der pålægges lignende indenlandske varer.
- 28 I denne forbindelse bemærkes, at i henhold til fast retspraksis kan et afgiftssystem kun anses for foreneligt med artikel 110 TEUF, hvis det godtgøres, at det er udformet således, at det under alle omstændigheder er udelukket, at der skal svares højere afgifter af importerede varer end af indenlandske varer, og derfor at det under ingen omstændigheder har forskelsbehandlende virkninger (dom af 19.3.2009, sag C-10/08, Kommissionen mod Finland, præmis 24 og den deri nævnte retspraksis).
- 29 Domstolen har således allerede fastslået, at på området for beskatning af motorkøretøjer skal denne traktatbestemmelse sikre, at interne afgifter virker fuldstændigt neutralt i forhold til konkurrencen mellem varer, der allerede befinder sig på det indenlandske marked, og indførte varer (dom af 11.12.1990, sag C-47/88, Kommissionen mod Danmark, Sml. I, s. 4509, præmis 9, og af 29.4.2004, sag C-387/01, Weigel, Sml. I, s. 4981, præmis 66).
- 30 Domstolen har desuden præciseret, at fra tidspunktet for betalingen af en indregistreringsafgift i en medlemsstat indgår beløbet for denne afgift i køretøjets værdi. Når et køretøj, der er indregistreret i den omhandlede medlemsstat, således efterfølgende sælges som brugt køretøj i den samme medlemsstat, udgør dets markedsværdi, som indbefatter den resterende del af registreringsafgiften, således en procentdel af køretøjets oprindelige værdi, bestemt ud fra værdiforringelsen af køretøjet (dom af 5.10.2006, forenede sager C-290/05 og C-333/05, Nádasi og Németh, Sml. I, s. 10115, præmis 54).
- 31 Det er derfor i strid med artikel 110 TEUF, når størrelsen af denne afgift på et brugt køretøj hidrørende fra en anden medlemsstat overstiger det residuelle afgiftsbeløb, der indeholdes i værdien af lignende brugte køretøjer, som allerede er indregistreret på det nationale område (dom af 9.3.1995, sag C-345/93, Nunes Tadeu, Sml. I, s. 479, præmis 20, og af 22.2.2001, sag C-393/98, Gomes Valente, Sml. I, s. 1327, præmis 23, samt Tulliasiamies og Siilin-dommen, præmis 55).
- 32 Hvis størrelsen af registreringsafgiften på indførte brugte køretøjer overstiger det residuelle afgiftsbeløb, der indeholdes i værdien af lignende brugte køretøjer, som allerede er indregistreret på det nationale marked, risikerer dette at begunstige salg af brugte indenlandske køretøjer til skade for indførslen af lignende brugte køretøjer.
- 33 Artikel 110 TEUF har imidlertid ikke til formål at forhindre en medlemsstat i at indføre nye afgifter eller i at ændre satsen eller afgiftsgrundlaget for eksisterende afgifter (Nádasi og Németh-dommen, præmis 49, og Tatu-dommen, præmis 50).
- 34 Medlemsstaternes beføjelser ved udformningen af nye afgifter eller ændringen af satsen eller afgiftsgrundlaget for allerede eksisterende afgifter er dog ikke ubegrænset. Det i artikel 110 TEUF fastsatte forbud skal finde anvendelse på enhver beskatning, der kan bevirke, at indførsel af varer med oprindelse i andre medlemsstater opgives til fordel for indenlandske varer (jf. i denne retning Tatu-dommen, præmis 52 og den deri nævnte retspraksis).
- 35 Medlemsstaterne kan således ikke indføre nye afgifter eller foretage ændringer i de eksisterende afgifter, som har til formål eller til virkning at afskrække fra salg af indførte varer til fordel for salg af lignende varer, der er tilgængelige på det indenlandske marked og indført dertil, inden disse afgifter eller ændringer er trådt i kraft (jf. i denne retning Tatu-dommen, præmis 53).
- 36 Hvad angår BPM fremgår det af de sagsakter, der er fremlagt for Domstolen, at denne afgift kun skal opkræves og betales i forbindelse den første indregistrering af et køretøj på nederlandsk område. Den nederlandske lovgivning er blevet ændret flere gange siden 2006. Før den 1. februar 2008 blev nævnte

afgift udelukkende beregnet på grundlag af en procentsats af nettokatalogprisen. Fra denne dato omfatter afgiftsgrundlaget desuden et beløb, der afhænger af CO₂-udstødningen. I dette afgiftsgrundlag nedsættes den del, som vedrører nettokatalogprisen, trinvist til fordel for den del, som vedrører CO₂-udstødningen.

- 37 Som den nederlandske regering og Kommissionen har gjort gældende, fremgår det, trods de foretagne ændringer i BPM's beregningsmetode, at den begivenhed, der udløser denne, dvs. den første indregistrering af en køretøj på nederlandsk område, forbliver den samme, både før og efter den omhandlede ændring. I den foreliggende sag drejer det sig således om den samme afgift som før.
- 38 Selv hvis det antages, at der er tale om en ny afgift, skal det i artikel 110 TEUF fastsætte forbud – som anført i denne doms præmis 24 – finde anvendelse på enhver beskatning i en medlemsstat, der kan bevirke, at indførsel af varer med oprindelse i andre medlemsstater opgives til fordel for lignende indenlandske varer.
- 39 I hovedsagen synes det at fremgå af de sagsakter, der er fremlagt for Domstolen, at de brugte køretøjer, som blev taget i brug første gang før den 1. februar 2008, men som var blevet indført og indregistreret i Nederlandene i løbet af perioden fra den 1. februar 2008 til den 31. december 2009, på grund af en undtagelse for så vidt angår den del af BPM, der afhænger af CO₂-udstødningen, er underlagt en lavere BPM end den, som lignende brugte køretøjer, der er blevet indført og indregistreret efter den 1. januar 2010, er blevet underlagt.
- 40 I dette tilfælde ville der på det nationale marked findes brugte køretøjer, som er »lignende« med det i hovedsagen omhandlede, hvor det residuelle BPM-beløb, som stadig indeholdes i deres værdi, er lavere end det afgiftsbeløb, der er pålagt det omhandlede køretøj.
- 41 Hvis det sidstnævnte beløb overstiger det laveste residuelle afgiftsbeløb, der stadig indeholdes i værdien af lignende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret på det nationale område, er det ikke godtgjort, at BPM-loven er opbygget således, at den under alle omstændigheder udelukker, at der skal svares højere afgifter af importerede varer end af indenlandske varer, og den har derfor under ingen omstændigheder forskelsbehandlende virkninger.
- 42 Sådanne forskelsbehandlende virkninger kan kun undgås, hvis det er muligt at vælge det laveste residuelle beløb af registreringsafgiften, der stadig indeholdes i værdien af lignende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret på det nationale område.
- 43 Det tilkommer den nationale ret at undersøge, om det BPM-beløb, som pålægges et brugt køretøj, såsom det i hovedsagen omhandlede, er højere end det laveste residuelle afgiftsbeløb, der stadig indeholdes i værdien af lignende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret på det nationale område.
- 44 Det følger heraf, at artikel 110 TEUF er til hinder for en afgift som den, der er fastsat i BPM-loven, hvis og for så vidt som dette afgiftsbeløb, der pålægges indførte brugte køretøjer i forbindelse med deres indregistrering i Nederlandene, overstiger det laveste residuelle afgiftsbeløb, som indeholdes i værdien af lignende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret i denne samme medlemsstat.
- 45 På baggrund af det ovenfor anførte skal de forelagte spørgsmål besvares som følger:
- Med henblik på anvendelsen af artikel 100 TEUF er lignende indenlandske varer, der kan sammenlignes med et brugt køretøj, såsom det i hovedsagen omhandlede, der første gang er taget i brug før den 1. februar 2008, og som blev indført og indregistreret i Nederlandene i 2010, de køretøjer, der allerede befinder sig på det nederlandske marked, og hvis kendetegn mest svarer til det omhandlede motorkøretøjs.

- Artikel 110 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for en afgift såsom BPM, hvis og for så vidt som størrelsen af dette afgiftsbeløb, der pålægges indførte brugte køretøjer i forbindelse med deres indregistrering i Nederlandene, overstiger det laveste residuelle afgiftsbeløb, der indeholdes i værdien af lignende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret i denne medlemsstat.

Sagens omkostninger

- ⁴⁶ Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

Med henblik på anvendelsen af artikel 100 TEUF er lignende indenlandske varer, der kan sammenlignes med et brugt køretøj, såsom det i hovedsagen omhandlede, der første gang er taget i brug før den 1. februar 2008, og som blev indført og indregistreret i Nederlandene i 2010, de køretøjer, der allerede befinder sig på det nederlandske marked, og hvis kendetegn mest svarer til det omhandlede motorkøretøjs.

Artikel 110 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for en afgift såsom afgiften på personbiler og motorcykler (»belasting personenauto's en motorrijwielen«), der var i kraft i 2010, hvis og for så vidt som størrelsen af dette afgiftsbeløb, der pålægges indførte brugte køretøjer i forbindelse med deres indregistrering i Nederlandene, overstiger det laveste residuelle afgiftsbeløb, som indeholdes i værdien af lignende brugte køretøjer, der allerede er indregistreret i denne medlemsstat.

Underskrifter