



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 16 november 2023 *

”Begäran om förhandsavgörande – Artikel 110 FEUF – Interna skatter och avgifter – Förbud mot diskriminerande skatter och avgifter – Fordonsskatt – Begagnade fordon som importerats från andra medlemsstater – Tillämpning av olika skattesatser beroende på när ett fordon registrerades i Portugal”

I mål C-349/22,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Skiljedomstolen för skatterättsliga tvister (Centrum för förvaltningsrättsliga skiljeförfaranden – CAAD), Portugal) genom beslut av den 23 maj 2022, som inkom till domstolen den 31 maj 2022, i målet

NM

mot

Autoridade Tributária e Aduaneira,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen),

sammansatt av avdelningsordföranden N. Piçarra samt domarna M. Safjan och N. Jääskinen (referent),

generaladvokat: N. Emiliou,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- NM, genom P. Carido, advogado,
- Portugals regering, genom P. Barros da Costa, A. Pimenta, A. Rodrigues och N. Vitorino, samtliga i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: portugisiska.

– Europeiska kommissionen, genom M. Björkland och I. Melo Sampaio, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 110 FEUF.
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan NM och Autoridade Tributária e Aduaneira (skatte- och tullmyndigheten, Portugal) (nedan kallad skattemyndigheten) angående ett krav på betalning av fordonsskatt (nedan kallad skatten) enligt Código do Imposto sobre Veículos (fordonsskattelagen) för en bil som NM importerat till Portugal.

Tillämpliga bestämmelser

- 3 I artikel 2.1 a i fordonsskattelagen, med rubriken ”Objektivt tillämpningsområde”, föreskrivs följande:

”Skatt ska erläggas för följande fordon:

- a) Lätta motorfordon avsedda för personbefordran, varmed avses fordon med en bruttovikt på högst 3 500 [kilogram (kg)] och med en kapacitet på högst 9 säten, inbegripet förarsätet, som är avsedda för personbefordran.”

- 4 I artikel 3.1 i nämnda lag, med rubriken ”Subjektivt tillämpningsområde”, föreskrivs följande:

”Skattskyldiga personer är godkända näringsidkare, erkända näringsidkare och enskilda personer, såsom de definieras i denna lag, som släpper skattepliktiga fordon för konsumtion, det vill säga de personer i vars namn en tulldeklaration för fordon har utfärdats.”

- 5 Artikel 5 i samma lag, med rubriken ”Skattskyldighetens inträde”, har följande lydelse:

”1 – Skattskyldigheten inträder vid tillverkning, montering, införsel eller import till landet av skattepliktiga fordon som omfattas av registreringsskyldighet i Portugal.

...

3 – I denna lag avses med

- a) införsel: införsel till det nationella territoriet av ett fordon som har sitt ursprung i eller övergått till fri omsättning i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.”

6 I artikel 6 i samma lag, med titeln ”Utkrävbarhet”, föreskrivs följande:

”1 – I de fall som avses i punkt 1 i föregående artikel blir skatten utkrävbar när varan släpps för konsumtion och detta ska anses ske

...

b) vid tidpunkten för en enskilds inlämnande av tulldeklarationen för fordon.

...

3 – Den skattesats som ska tillämpas ska vara den som är i kraft vid den tidpunkt då skatten blir utkrävbar.”

7 I artikel 7.1 a i fordonsskattelagen, med rubriken ”Normala skattesatser – motorfordon”, föreskrivs följande:

”I – I tabell A nedan fastställs skattens storlek beroende på cylindervolym och miljöfaktor, och den tillämpas på följande fordon:

a) Lätta motorfordon avsedda för personbefordran.”

8 Artikel 8 i fordonsskattelagen, med rubriken ”Mellanliggande skattesatser – bilar”, i dess lydelse enligt Lei n.º 82-D/2014 que procede à alteração das normas fiscais ambientais nos sectores da energia e emissões, transportes, água, resíduos, ordenamento do território, florestas e biodiversidade, introduzindo ainda um regime de tributação dos sacos de plástico e um regime de incentivo ao abate de veículos em fim de vida, no quadro de uma reforma da fiscalidade ambiental (lag nr 82-D/2014 om ändring av miljöskattereglerna inom sektorerna för energi- och utsläpp, transporter, vatten, avfall, fysisk planering, skog och biologisk mångfald, och med införande av ett system för beskattning av plastpåsar och ett system med skrotningspremier för uttjänta motorfordon inom ramen för en miljöskattereform) av den 31 december 2014 (*Diário da República*, serie 1, nr 252, av den 31 december 2014), som var i kraft mellan den 1 januari 2015 och den 31 december 2020 (nedan kallad lag nr 82-D/2014), föreskrevs följande i punkt 1 d:

”En mellanliggande skattesats, som motsvarar de nedan angivna procentsatserna av den skatt som följer av tillämpningen av tabell A i punkt 1 i föregående artikel, ska tillämpas på följande fordon:

d) 25 procent för lätta motorfordon avsedda för personbefordran utrustade med laddhybridmotorer vars batteri kan laddas genom anslutning till elnätet och som har en räckvidd på minst 25 kilometer i elektriskt läge.”

- 9 I artikel 8 i fordonsskattelagen, med rubriken ”Mellanliggande skattesatser – bilar”, i dess lydelse enligt Lei n.º 75-B/2020, Orçamento do Estado para 2021 (lag nr 75-B/2020 om statsbudgeten för år 2021) av den 31 december 2020 (*Diário da República*, serie 1, nr 253, av den 31 december 2020), som trädde i kraft den 1 januari 2021 (nedan kallad lag nr 75-B/2020), föreskrivs följande i punkt 1 d:

”En mellanliggande skattesats, som motsvarar de nedan angivna procentsatserna av den skatt som följer av tillämpningen av tabell A i punkt 1 i föregående artikel, ska tillämpas på följande fordon:

...

d) 25 procent för lätta motorfordon avsedda för personbefordran utrustade med laddhybridmotorer vars batteri kan laddas genom anslutning till elnätet och som har en räckvidd på minst 50 km i elektriskt läge och vars officiella utsläpp understiger 50 g CO₂/km.”

- 10 I artikel 11 i fordonsskattelagen, med rubriken ”Skattesats – begagnade fordon”, föreskrivs följande:

”1. Den skatt som tas ut för ett fordon med en definitiv gemenskapsregistreringsskylt som erhållits i en annan av medlemsstaterna i Europeiska unionen ska beräknas preliminärt i enlighet med de regler som fastställs i denna lag, varvid de procentsatser för nedsättning som föreskrivs i tabell D tillämpas på det skattebelopp som följer av tillämpningen av relevant tabell, med beaktande av cylindervolymen och miljöfaktorn och med den höjning som föreskrivs i artikel 7.3. Dessa procentsatser är kopplade till fordonens genomsnittliga värdeminskning på den inhemska marknaden och fordonens genomsnittliga återstående livslängd:

Tabell D ...”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 11 Den 14 september 2018 blev ett lätt fordon utrustat med en laddningsbar hybridmotor registrerat i Tyskland för första gången.
- 12 Den 13 september 2021 ingav NM en tulldeklaration till den behöriga tullmyndigheten avseende fordonet inför dess frisläppande för konsumtion i Portugal.
- 13 Den behöriga tullmyndigheten beräknade den skatt som NM var skyldig att betala på grundval av fordonets cylindervolym och miljöfaktor (tabell A) samt den tid som fordonet hade varit i bruk sedan fordonets första registrering (tabell D). Efter denna beräkning fastställde myndigheten att skatt skulle utgå med full skattesats för detta fordon, motsvarande ett belopp på 2 928,28 euro, och utfärdade ett betalningskrav i detta hänseende.
- 14 NM betalade den skatt som angavs i det betalningskrav som den behöriga tullmyndigheten hade skickat till honom. NM ingav därefter, till ordföranden för Centro de Arbitragem Administrativa (Centrum för förvaltningsrättsliga skiljeförfaranden, Portugal), en ansökan om att en skiljenämnd skulle inrättas för att bestrida nämna betalningskrav.

- 15 NM:s ansökan överlämnades till Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Skiljedomstolen för skatterättsliga tvister (Centrum för förvaltningsrättsliga skiljeförfaranden – CAAD), Portugal), vilken är den hänskjutande domstolen.
- 16 NM har i huvudsak gjort gällande att artikel 8.1 d i fordonsskattelagen, i dess lydelse enligt lag nr 82-D/2014, var i kraft vid tidpunkten för den första registreringen, den 14 september 2018, av det fordon som är aktuellt i det nationella målet. Enligt denna artikel var en reducerad skattesats på 25 procent av skatten tillämplig på lätta fordon utrustade med en laddningbar hybridmotor som hade en räckvidd på minst 25 km i elektriskt läge. Vid den tidpunkt då han ingav en tulldeklaration för detta fordon var det däremot artikel 8.1 d i fordonsskattelagen, i dess lydelse enligt lag nr 75-B/2020, som var tillämplig. I motsats till den version av denna artikel som var i kraft år 2018, är det enligt denna bestämmelse inte längre möjligt för fordon med egenskaper liknande dem som är aktuella i det nationella målet att omfattas av en reducerad skattesats på 25 procent av skatten. NM har gjort gällande att ett fordon som har sådana egenskaper och som ursprungligen registrerats i en annan medlemsstat i unionen, och som därefter förs in i Portugal, följaktligen behandlas mindre gynnsamt än ett fordon som har liknande egenskaper men som ursprungligen förvärvats och registrerats i Portugal, eftersom det förstnämnda fordonet inte kan omfattas av en reducerad skattesats på 25 procent av nämnda skatt. En tyngre ekonomisk börda drabbar således fordon som ursprungligen har registrerats i en annan medlemsstat i unionen än fordon som har liknande egenskaper men som ursprungligen registrerats i Portugal, vilket inte är förenligt med artikel 110 FEUF.
- 17 Skattemyndigheten har däremot understrukit att skattskyldigheten inträder när ett fordon som omfattas av registreringsskyldighet förs in i Portugal och att denna skatt kan tas ut när fordonet frisläpps för konsumtion i Portugal. Det är således först vid denna tidpunkt som det ska bedömas huruvida ett visst fordon uppfyller kriterierna för att omfattas av den reducerade skattesatsen på 25 procent av skatten. Skattemyndigheten har dessutom gjort gällande att det inte är fråga om ett åsidosättande av artikel 110 FEUF när den skatt som tas ut vid införseln till Portugal av ett begagnat fordon från en annan medlemsstat inte överstiger det återstående skattebelopp som ingår i priset för liknande begagnade fordon som redan registrerats i landet, vilket är fallet med det skattebelopp som utkrävdes för det fordon som är aktuellt i det nationella målet.
- 18 Under dessa omständigheter beslutade Tribunal Arbitral Tributário (Centro de Arbitragem Administrativa – CAAD) (Skiljedomstolen för skatterättsliga tvister (Centrum för förvaltningsrättsliga skiljeförfaranden – CAAD)) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till EU-domstolen:

”Utgör artikel 110 FEUF hinder för att en nationell bestämmelse – såsom artikel 8.1 d [i fordonsskattelagen] – enligt vilken det för lätta motorfordon avsedda för personbefordran, vilka uppfyller vissa miljökrav, föreskrivs en nedsättning till 25 procent av [skatten], träder i kraft och tillämpas – i den lydelse som gäller från och med den 1 januari 2021 (vilken är restriktivare än den som gällde dessförinnan) – på såväl nya inhemska fordon som begagnade fordon från andra medlemsstater i Europeiska unionen, vilka registrerats för första gången i Portugal efter det datumet, varigenom dessa fordon ges samma skattemässiga behandling, samtidigt som detta dock ger upphov till en situation som kan betraktas som ojämlig mellan begagnade fordon med samma användningstid som uppfyller de tidigare gällande lägre miljökraven men som inte uppfyller kraven i den nya lagen, beroende på om de antingen a) initialt salufördes och registrerades i Portugal före den dag då den nya versionen av lagen trädde i kraft (i vilket fall de kommer att omfattas av nedsättningen till 25 procent av skatten, vilket kan anses återspeglas i

priset för att förvärva de begagnade fordonen), eller b) var registrerade i en annan medlemsstat medan den tidigare versionen av lagen var i kraft och släpptes fria för konsumtion i Portugal efter det att den nya versionen av lagen trätt i kraft (i vilket fall 100 procent av skatten måste erläggas)?”

Tolkningsfrågan

- 19 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 110 FEUF ska tolkas så, att den utgör hinder för att beräkningen av en fordonsskatt, vid den tidpunkt då ett fordon släpps för konsumtion i en medlemsstat, efter det att det registrerats för första gången i en annan medlemsstat, sker enligt de bestämmelser som är tillämpliga vid nämnda tidpunkt, trots att en tidigare version av lagstiftningen om denna skatt var i kraft när fordonet registrerades för första gången, vilken skulle medföra en lägre skatt och vilken tillämpats för liknande fordon, som har samma relevanta egenskaper som nämnda fordon men som registrerades för första gången i denna förstnämnda medlemsstat.
- 20 Domstolen erinrar inledningsvis om att beskattningen av motorfordon, med förbehåll för vissa undantag som inte är relevanta i förevarande mål, inte är harmoniserad på unionsnivå. Medlemsstaterna får alltså fritt utöva sin rätt att påföra skatter och avgifter inom detta område, förutsatt att de iakttar unionsrätten (dom av den 19 september 2017, kommissionen/Irland (Registreringsskatt), C-552/15, EU:C:2017:698, punkt 71 och där angiven rättspraxis).
- 21 Enligt domstolens fasta praxis är en fordonsskatt som en medlemsstat tar ut vid registreringen av motorfordon i syfte att de ska tas i bruk på dess territorium inte en tull eller en avgift med verkan motsvarande en tull i den mening som avses i artiklarna 28 och 30 FEUF. En sådan skatt kan inte heller bedömas mot bakgrund av artikel 34 FEUF om förbud mot kvantitativa importrestriktioner och åtgärder med motsvarande verkan som sådana restriktioner. En sådan skatt som den som är aktuell i det nationella målet ska nämligen i stället betraktas som en intern skatt eller avgift och den ska således prövas mot bakgrund av artikel 110 FEUF (dom av den 7 april 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkterna 32 och 33, och dom av den 17 december 2015, Viamar, C-402/14, EU:C:2015:830, punkt 33 och där angiven rättspraxis).
- 22 Artikel 110 FEUF har till syfte att säkerställa den fria rörligheten för varor mellan medlemsstaterna på normala konkurrensvillkor. Denna bestämmelse syftar till att undanröja varje form av skydd som kan följa av att interna skatter eller avgifter tillämpas, särskilt de som är diskriminerande mot varor med ursprung i andra medlemsstater (dom av den 14 april 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punkt 28). Denna artikel åsidosätts när en importerad vara beläggs med skatter eller avgifter enligt andra beräkningsmetoder och regler än vad som gäller för en liknande inhemsk vara, om detta leder till en högre skatt eller avgift för den vara som importerats, även om denna skillnad endast uppstår i vissa fall (dom av den 2 september 2021, kommissionen/Portugal (Fordonsskatt), C-169/20, EU:C:2021:679, punkt 34 och där angiven rättspraxis).
- 23 Vad särskilt gäller beskattning av importerade begagnade motorfordon är syftet med artikel 110 FEUF att säkerställa att interna skatter och avgifter är helt neutrala i konkurrenshänseende mellan varor som redan finns på den inhemska marknaden och importerade varor. Varje medlemsstat är följaktligen skyldig att välja och utforma skatter på motorfordon på ett sådant sätt att de inte gynnar försäljningen av inhemska begagnade fordon och avskräcker från import

av liknande begagnade fordon (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 april 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 56, och beslut av den 17 april 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punkt 17).

- 24 Motorfordon som finns på marknaden i en medlemsstat utgör inhemska varor i denna medlemsstat, i den mening som avses i artikel 110 FEUF. När dessa varor utbjuds till försäljning på marknaden för begagnade fordon i denna medlemsstat ska de betraktas som liknande varor i förhållande till begagnade importerade fordon av samma slag, med samma egenskaper och i samma skick. Begagnade fordon som köpts på marknaden i den medlemsstaten och fordon som köpts i andra medlemsstater i syfte att importeras och sättas i trafik i den förstnämnda staten är konkurrerande varor (dom av den 7 april 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punkt 55, och beslut av den 17 april 2018, dos Santos, C-640/17, EU:C:2018:275, punkt 16).
- 25 Artikel 110 FEUF åsidosätts således om den skatt som ett begagnat fordon från en annan medlemsstat beläggs med överstiger det återstående skattebelopp som ingår i värdet på liknande begagnade fordon som redan registrerats i landet. En sådan situation skulle nämligen kunna gynna försäljning av inhemska begagnade fordon och avskräcka från import av liknande begagnade fordon (dom av den 19 december 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, punkterna 31 och 32 samt där angiven rättspraxis).
- 26 I förevarande fall framgår det av uppgifterna i målet att skatten är en konsumtionsskatt som bland annat tas ut på alla fordon som omfattas av registreringskyldighet i Portugal och att skatten ska betalas när fordonet släpps för konsumtion där. Denna skatt är således tillämplig på såväl nya fordon som importerade begagnade fordon, eftersom den tas ut endast en gång när ett visst fordon släpps för konsumtion i Portugal.
- 27 Den hänskjutande domstolen har förklarat att artikel 8 i fordonsskattelagen ändrades efter det att det fordon som är aktuellt i det nationella målet registrerades för första gången i Tyskland, men innan det släpptes för konsumtion i Portugal. Syftet med ändringen var att skärpa de villkor som måste vara uppfyllda för att ett fordon ska omfattas av den reducerade skattesatsen på 25 procent av skatten.
- 28 Såsom framgår av begäran om förhandsavgörande kunde det fordon som är aktuellt i det nationella målet, enligt det system som var tillämpligt i Portugal till följd av artikel 8.1 d i fordonsskattelagen, i dess lydelse enligt lag nr 82-D/2014, vid den tidpunkt då detta fordon registrerades för första gången i Tyskland, omfattas av den reducerade skattesatsen på 25 procent av skatten. Vid den tidpunkt då fordonet släpptes för konsumtion i Portugal uppfyllde det däremot inte villkoren för att omfattas av en sådan reducerad skattesats enligt den ordning som föreskrivs i artikel 8.1 d i fordonsskattelagen, i dess lydelse enligt lag nr 75-B/2020.
- 29 Av detta följer att begagnade fordon av samma slag, med samma egenskaper och i samma skick, vilka således är liknande varor i den mening som avses i den rättspraxis som nämns i punkt 24 ovan, kan påföras skatt med olika skattesatser beroende på om de släppts för konsumtion i Portugal före eller efter den lagändring som beskrivs i punkterna 27 och 28 ovan.
- 30 I detta sammanhang ankommer det på den hänskjutande domstolen att kontrollera att en sådan tillämpning av fordonsskattelagstiftningen, vid den tidpunkt då ett begagnat fordon från en annan medlemsstat släpps för konsumtion i Portugal, inte leder till att den skatt som påförs nämnda begagnade fordon överstiger det återstående skattebelopp som ingår i värdet på liknande

begagnade fordon som redan registrerats i landet, och således inte riskerar att gynna försäljningen av inhemska begagnade fordon och avskräcka från import av liknande begagnade fordon, i den mening som avses i den rättspraxis som nämns i punkt 25 ovan.

- 31 För det första ska den hänskjutande domstolen beakta dels att skatten tas ut med full skattesats när ett sådant fordon importerats från en annan medlemsstat och frisläpps för konsumtion, även om fordonet uppfyllde villkoren för att omfattas av den reducerade skattesatsen på 25 procent av denna skatt vid den tidpunkt då fordonet registrerades för första gången i denna andra medlemsstat. Den hänskjutande domstolen ska vidare beakta att förvärvaren av ett liknande begagnat fordon som redan finns på den portugisiska marknaden endast behöver betala den återstående skatt som ingår i marknadsvärdet på det fordon som han köper och att värdet av denna skatt är kopplat till att skatt enligt en sådan reducerad skattesats betalades när fordonet ursprungligen släpptes för konsumtion.
- 32 Domstolen har tidigare slagit fast att medlemsstaterna inte får införa nya skatter, eller göra sådana ändringar i befintliga skatter, som har som föremål eller verkan att avskräcka från försäljning av importerade varor till förmån för försäljning av liknande varor som finns tillgängliga på den nationella marknaden och som släppts ut på denna marknad innan dessa skatter respektive ändringar trädde i kraft (dom av den 19 december 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, punkt 35).
- 33 För det andra framgår det av de förklaringar som lämnats av den hänskjutande domstolen att metoderna för att beräkna skatten gradvis har ändrats genom flera lagstiftningsreformer, så att miljöfaktorn i skatten numera beaktar den värdeminskning som följer av den tid under vilken begagnade fordon som importerats till Portugal har använts.
- 34 Med förbehåll för den prövning som den hänskjutande domstolen ska göra förefaller sådana lagstiftningsreformer emellertid inte i sig vara ägnade att säkerställa en tillämpning av skatten som är förenlig med artikel 110 FEUF. Såsom framgår av punkt 31 ovan ingår det återstående skattebeloppet i marknadsvärdet på fordon, som liknar ett sådant fordon som det som är aktuellt i det nationella målet, vilka också saluförs på den portugisiska marknaden för begagnade fordon och för vilka det betalades skatt enligt den reducerade skattesatsen på 25 procent av skatten när de frisläpptes för konsumtion. Det är i förhållande till den skattesats med vilken denna skatt har betalats som ett sådant återstående belopp ska beräknas.
- 35 Mot bakgrund av dessa överväganden ska den fråga som ställts besvaras enligt följande. Artikel 110 FEUF ska tolkas så, att den utgör hinder för att beräkningen av en fordonsskatt, vid den tidpunkt då ett fordon släpps för konsumtion i en medlemsstat, efter det att det registrerats för första gången i en annan medlemsstat, sker enligt de bestämmelser som var tillämpliga vid nämnda tidpunkt, trots att en tidigare version av lagstiftningen om denna skatt var i kraft när fordonet registrerades för första gången, vilken skulle medföra en lägre skatt och vilken tillämpats för liknande fordon som har samma relevanta egenskaper som nämnda fordon men som registrerades för första gången i denna förstnämnda medlemsstat, om och i den mån den skatt som tas ut på det importerade fordonet överstiger värdet av det återstående skattebelopp som ingår i värdet på liknande inhemska fordon som finns på den inhemska marknaden för begagnade fordon.

Rättegångskostnader

- 36 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (åttonde avdelningen) följande:

Artikel 110 FEUF ska tolkas så, att den utgör hinder för att beräkningen av en fordonsskatt, vid den tidpunkt då ett fordon släpps för konsumtion i en medlemsstat, efter det att det registrerats för första gången i en annan medlemsstat, sker enligt de bestämmelser som var tillämpliga vid nämnda tidpunkt, trots att en tidigare version av lagstiftningen om denna skatt var i kraft när fordonet registrerades för första gången, vilken skulle medföra en lägre skatt och vilken tillämpats för liknande fordon som har samma relevanta egenskaper som nämnda fordon men som registrerades för första gången i denna förstnämnda medlemsstat, om och i den mån den skatt som tas ut på det importerade fordonet överstiger värdet av det återstående skattebelopp som ingår i värdet på liknande inhemska fordon som finns på den inhemska marknaden för begagnade fordon.

Underskrifter