

Conclusions

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT

ANTONIO TIZZANO

fremsat den 3. juli 2003(1)

Sag C-387/01

Harald Weigel og Ingrid Weigel

mod

Finanzlandesdirektion für Voralberg

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Verwaltungsgerichtshof (Østrig))

»Arbejdskraftens frie bevægelighed – indførsel af et køretøj – standardforbrugsafgift – told og afgifter med tilsvarende virkning – diskriminerende beskatning – sjette momsdirektiv – omsætningsafgift«

1. Ved kendelse af 20. september 2001 har Verwaltungsgerichtshof (Østrig) i henhold til artikel 234 EF forelagt Domstolen tre præjudicielle spørgsmål. Den nationale ret har nærmere bestemt spurgt, om artikel 12 EF, 23 EF, 25 EF, 39 EF og 90 EF eller fællesskabsdirektiverne på momsområdet (merværdiafgift) er til hinder for en national ordning, hvorefter et køretøj, der indføres fra en anden medlemsstat, i forbindelse med registreringen pålægges en afgift, der beregnes på grund af brændstofforbruget, når denne ordning anvendes på en bil, der ejes af en privatperson, der flytter sin bopæl fra en medlemsstat til en anden af arbejdsmæssige årsager.

I – Retsforskrifter

A – Fællesskabslovgivningen

1. EF-traktatens bestemmelser

2. Artikel 12 EF fastsætter som bekendt et generelt forbud mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet inden for traktatens anvendelsesområde. Dette princip finder herefter bl.a. anvendelse i artikel 39 EF, hvorefter arbejdskraftens frie bevægelighed inden for Fællesskabet forudsætter afskaffelse af enhver i nationaliteten begrundet forskelsbehandling af medlemsstaternes arbejdstagere for så vidt angår beskæftigelse, aflønning og øvrige arbejdsvilkår.

3. Som det ligeledes er Domstolen bekendt, forbyder artikel 23 EF og 25 EF, der regulerer toldunionens funktion, indførselstold og alle afgifter med tilsvarende virkning i samhandelen mellem medlemsstaterne.

4. Til dette forbud føjes bestemmelserne i artikel 90, stk. 1, EF, hvorefter ingen medlemsstat direkte eller indirekte må pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter af nogen art, som er højere end de afgifter, der direkte eller indirekte pålægges lignende indenlandske varer.

2. Afledt ret

a) Momsordningen

5. I henhold til artikel 2 i sjette direktiv 77/388/EØF (2) pålægges følgende merværdiafgift:

»1. Levering af goder og tjenesteydelser, som mod vederlag foretages i indlandet af en afgiftspligtig person, der optræder i denne egenskab.

2. Indførsel af goder«.

6. Sjette momsdirektivs artikel 33, stk. 1, er affattet således:

»Med forbehold af andre fællesskabsbestemmelser, navnlig sådanne, der er fastsat i gældende fællesskabsbestemmelser om den generelle ordning for besiddelse af, omsætning af og kontrol med punktafgiftspligtige varer, er bestemmelserne i dette direktiv ikke til hinder for, at en medlemsstat opretholder eller indfører afgifter på forsikringsaftaler, afgifter på spil og væddemål, punktafgifter, indregistreringsafgifter og i det hele taget alle former for skatter og afgifter, der ikke har karakter af omsætningsafgift, dog forudsat at disse skatter og afgifter ikke i samhandelen mellem medlemsstaterne giver anledning til formaliteter ved grænsepassagen.«

b) Afgiftsfritagelsesordningen

7. Rådets direktiv 83/183/EØF af 28. marts 1983 om afgiftsfritagelse ved privatpersoners endelige indførsel af personlige ejendele fra en medlemsstat (3) har til formål at fjerne visse hindringer for personers frie bevægelighed inden for Fællesskabet. Direktivets artikel 1 definerer anvendelsesområdet på følgende måde:

»1. Medlemsstaterne indrømmer på de betingelser og i de tilfælde, der er anført nedenfor, afgiftsfritagelse for de omsætningsafgifter, punktafgifter og andre forbrugsafgifter, der normalt opkræves ved privatpersoners endelige indførsel af personlige ejendele fra en anden medlemsstat.

2. Dette direktiv omfatter ikke særlige og/eller periodiske skatter og afgifter vedrørende brugen af disse ejendele inden for landets grænser, såsom f.eks. afgifter, der opkræves ved registrering af motorkøretøjer, vejafgifter og fjernsynsafgifter.«

B – National lovgivning

8. Normverbrauchsabgabegesetz (lov om standardforbrugsafgift, herefter »NoVAG«) (4) indfører Normverbrauchsabgabe, som er en afgift på motorkøretøjers normale brændstofforbrug (herefter »NoVA«). NoVA pålægges ved køb/salg af et motorkøretøj, der ikke tidligere har været registreret på det nationale område (NoVAG's § 1, stk. 1), ved erhvervsmæssig udleje (NoVAG's § 1, stk. 2) eller under alle omstændigheder ved køretøjets første registrering på det nationale område (NoVAG's § 1, stk. 3).

9. Afgiftsskyldner er ved salg eller erhvervsmæssig udleje sælgeren eller udlejeren (NoVAG's § 4, stk. 1); ved førstegangsregistrering er afgiftsskyldneren derimod den person, til hvem køretøjet registreres (NoVAG's § 4, stk. 2).

10. Beskatningsgrundlaget er defineret i NoVAG's § 5, og afgiften fastsættes ved køb/salg på grundlag af køretøjets værdi beregnet i overensstemmelse med Umsatzsteuergesetz' (lov om omsætningsafgift) § 4.

11. I alle andre tilfælde følger beskatningsgrundlaget af køretøjets handelsværdi eksklusiv moms. Denne værdi beregnes, når der er tale om indførsel inden for Fællesskabet, i princippet i henhold til de nationale Eurotax-noteringer (5) : Der er således i det væsentlige tale om et gennemsnit mellem købs- og salgspriserne (uden moms og NoVA), der almindeligvis svarer til den pris, der kan opnås ved salg af det indførte køretøj til en privatperson på det nationale område.

12. Køretøjets handelsværdi kan for så vidt angår NoVA afvige fra dette Eurotax-gennemsnit under hensyn til vilkårene for garanti og service efter salg, eventuelle nødvendige reparationer, køretøjets udstyr eller slitage på køretøjet.

13. Købsprisen i udlandet kan ex officio anses for den handelsværdi, hvorefter NoVA beregnes, hvis den ikke afviger mere end 20% fra den gennemsnitlige Eurotax-notering. Afgiftsskyldneren skal i modsat fald konkret godtgøre enhver afvigelse, der overstiger 20%.

14. I henhold til NoVAG's § 6, stk. 2, er afgiftssatsen for køretøjer afhængig af brændstofforbruget og udgør brændstofforbruget i liter minus tre liter (to liter for dieselmotorkøretøjers vedkommende) og multipliceret med 2. I henhold til NoVAG's § 6, stk. 3, kan satsen imidlertid ikke overstige 16% af beskatningsgrundlaget.

15. I henhold til NoVAG's § 6, stk. 6, forhøjes afgiften med 20% af grundafgiften i tilfælde, hvor

den afgiftsudløsende begivenhed ikke er pålagt moms i Østrig, således at momsen ikke indgår i beskatningsgrundlaget for NoVA.

16. NoVA består således i det væsentlige af en grundafgift (herefter »NoVA-grundafgiften«) og en eventuel forhøjelse (herefter »NoVA-tillægsafgiften«), der pålægges, når den afgiftsudløsende begivenhed ikke er køretøjets køb/salg, men et andet forhold, der ikke er pålagt moms, navnlig køretøjets første registrering i landet.

II – Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

17. Ægteparret Weigel, der er tyske statsborgere, boede oprindeligt i Tyskland, men flyttede i 1996 til Vorarlberg i Østrig. Flytningen skete i forbindelse med, at Harald Weigel tiltrådte som direktør for Vorarlberger Landesbibliothek.

18. I forbindelse med flytningen indførte hver af sagsøgerne en personbil, der skulle registreres i Østrig. Ved afgørelse fra Finanzamt Feldkirch af 2. oktober 1996 blev ægteparret Weigel pålagt NoVA for hver af bilerne, idet det for begge biler drejede sig om førstegangsregistrering på det nationale område (NoVAG's § 1, stk. 3).

19. Den afgift, som Harald Weigel blev pålagt, vedrørte et køretøj af mærket »Mitsubishi Space Wagon GLXi«, årgang 1995. Beskatningsgrundlaget blev fastsat til 187 000 ATS i overensstemmelse med de skønnede beregninger i Eurotax-noteringerne. Under anvendelse af en afgiftssats på 14% blev NoVA fastsat til 26 180 ATS. I henhold til NoVAG's § 6, stk. 6, blev der ligeledes pålagt NoVA-tillægsafgift svarende til 20% af grundafgiften, dvs. 5 236 ATS. Det samlede afgiftsbeløb for NoVA-grundafgiften og NoVA-tillægsafgiften udgjorde således 31 416 ATS.

20. Den afgift, som Ingrid Weigel blev pålagt, vedrørte et køretøj af mærket »Nissan Sunny Y10 L2«, årgang 1993. Beskatningsgrundlaget blev fastsat til 71 000 ATS, også her i overensstemmelse med Eurotax-beregningerne. På grundlag af en afgiftssats på 9% blev NoVA beregnet til 6 390 ATS, hvortil blev lagt en NoVA-tillægsafgift på 1 278 ATS, hvilket gav et samlet beløb på 7 668 ATS.

21. Ægteparret Weigel anlagde sag ved Verfassungsgerichtshof (den østrigske forfatningsdomstol), der afviste at behandle klagerne og på sagsøgernes begæring henviste sagen til den kompetente administrative retsinstitution, Verwaltungsgerichtshof, hvor sagsøgerne gjorde gældende, at den beskrevne afgiftsordning var uforenelig med fællesskabsretten.

22. Da den østrigske ret har fundet, at tvistens løsning indebærer en fortolkning af fællesskabsretten, har den forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
»1) Skal artikel 39 EF (arbejdskraftens frie bevægelighed) eller artikel 12 EF (forskelsbehandling på grundlag af nationalitet) fortolkes således, at der foreligger en overtrædelse af disse bestemmelser, når det i forbindelse med en flytning, der sker som følge af ændring af arbejdsplads, bestemmes, at der skal betales en standardforbrugsafgift (»Normverbrauchsabgabe« (grundbeløb med tillæg) af et køretøj, der medbringes til Republikken Østrig fra det øvrige fællesskabsområde?

2) Er artikel 90 EF [...] eller artikel 23 EF [...] og 25 EF [...] til hinder for en bestemmelse som den ovenfor, under det første præjudicielle spørgsmål anførte standardforbrugsafgift (henholdsvis grundbeløb og tillæg)?

3) Er det foreneligt med Rådets sjette direktiv 77/388/EØF af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter – Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag, som affattet ved Rådets direktiv 91/680/EØF af 16. december 1991 om tilføjelse til det fælles merværdiafgiftssystem og om ændring, med henblik på afskaffelse af de fiskale grænser, af direktiv 77/388/EØF (EFT L 376, s. 1), at det foreskrevne tillæg indgår som en del af den standardforbrugsafgift, der er nævnt i det første præjudicielle spørgsmål?»

23. Under retsforhandlingerne for Domstolen er der indgivet indlæg af ægteparret Weigel, den østrigske, finske og danske regering samt af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber.

III – Retlig analyse

A – Det første præjudicielle spørgsmål

24. Den nationale ret har med det første spørgsmål i det væsentlige spurgt, om

traktatbestemmelserne om arbejdskraftens frie bevægelighed eller det generelle forbud mod forskelsbehandling i artikel 12 EF er til hinder for, at en borger, der flytter inden for fællesmarkedet af arbejdsmæssige årsager og i denne forbindelse medtager sin bil, pålægges NoVA. De drøftelser, som retsforhandlingerne har givet anledning til, antyder imidlertid efter min opfattelse, at analysen af den østrigske foranstaltning ikke skal begrænses til de traktatbestemmelser, der udtrykkeligt er nævnt af den forelæggende ret, men at der også skal tages hensyn til visse afledte bestemmelser i direktiv 83/183, der i det væsentlige forfølger samme formål.

25. Det skal indledningsvis bemærkes, at besvarelsen af dette spørgsmål logisk set kræver en forskellig fremgangsmåde hvad angår NoVA-grundafgiften og NoVA-tillægsafgiften (ovenfor, punkt 15 og 16). Hvad angår sidstnævnte afgift vil den – for så vidt angår de specifikke afgiftsmæssige aspekter – blive behandlet under gennemgangen af det andet spørgsmål, således at jeg nu kan begrænse drøftelserne til NoVA-grundafgiften. Jeg vil herefter behandle NoVA-grundafgiftens forenelighed med artikel 39 EF og direktiv 83/183.

1. NoVA og arbejdskraftens frie bevægelighed

26. Efter ægteparret Weigels opfattelse er den pågældende ordning uforenelig med artikel 39 EF, idet den medfører en åbenbar forskelsbehandling af arbejdstagere fra andre medlemsstater. Det er nemlig kun disse arbejdstagere, der skal betale NoVA i forbindelse med en flytning, mens en arbejdstager, der flytter inden for landets grænser, ikke skal betale denne afgift.

27. De regeringer, der har indgivet indlæg, er alle enige om, at det første spørgsmål skal besvares benægtende, idet de til støtte for denne konklusion har påberåbt sig en række argumenter, der i det væsentlige kan sammenfattes på følgende måde.

28. De har for det første gjort gældende, at ifølge Domstolens praksis udgør nationale bestemmelser, der ikke indebærer forskelsbehandling, og som kun indirekte regulerer adgangen til arbejdsmarkedet, ikke en hindring for arbejdskraftens frie bevægelighed (6). Den pågældende afgift har imidlertid ikke direkte virkning hvad angår muligheden for, at arbejdstagere fra andre medlemsstater kan tage arbejde i Østrig.

29. NoVA skal derfor anses for en af de mange bestemmelser i den nationale retsorden, som en vandrende arbejdstager, der bosætter sig i en anden medlemsstat, skal tage hensyn til, og hvis negative virkning han undertiden må tåle, fordi der ikke er foretaget en fællesskabsretlig harmonisering af de nationale lovgivninger.

30. Navnlig den østrigske regering har bemærket, at opkrævningen af NoVA under alle omstændigheder ikke udgør en foranstaltning, der indebærer forskelsbehandling, idet dens anvendelse i situationer som i denne sag reelt har til formål at sikre en lige afgiftsmæssig behandling af indenlandske arbejdstagere, der betaler NoVA ved erhvervelsen af deres bil, og de vandrende arbejdstagere.

31. Da der således i det væsentlige er tale om en foranstaltning, der finder anvendelse uden forskel, er den påståede hindring for personers frie bevægelighed, selv hvis den fandtes, berettiget i tvingende almene hensyn, såsom miljøbeskyttelse, færdselssikkerhed og bekæmpelsen af beskatningsgrundlagets udvanding. Den omtvistede foranstaltning kan derfor ikke anses for at være i strid med artikel 39 EF.

32. Kommissionen har kun i begrænset omfang vurderet overensstemmelsen mellem NoVA og artikel 39 EF, da denne afgift først og fremmest skal bedømmes i lyset af direktiv 83/183.

33. Efter Kommissionens opfattelse er det, eftersom NoVA er uforenelig med dette direktiv, for så vidt som afgiften overstiger de administrative omkostninger ved formaliteterne i forbindelse med køretøjets registrering, uden betydning også at spørge, om afgiften er eller ikke er forenelig med artikel 39 EF, undtagen hvad angår den del, der ikke overstiger omkostningerne ved tjenesteydelsen, og som dermed ikke er uforenelig med nævnte direktiv.

34. Ifølge Kommissionen er NoVA i dette begrænsede omfang imidlertid ikke i strid med artikel 39 EF. Kommissionen er også af den opfattelse, at de eventuelle ulemper, der følger af denne afgiftsopkrævning, ikke er følgerne af en forskelsbehandling mellem indenlandske arbejdstagere og arbejdstagere fra andre medlemsstater, men den uundgåelige følge af, at der ikke er sket en harmonisering af bestemmelserne om registrering af køretøjer, og dermed af forskellene mellem

de nationale lovgivninger (7) .

35. Da den pågældende østrigske afgift ikke indebærer forskelsbehandling, kan den efter Kommissionens opfattelse heller ikke være i strid med artikel 12 EF, fortsat under forudsætning af, at den ikke er i strid med direktiv 83/183.

36. Ved analysen af de synspunkter, der er fremkommet under sagen, skal det først bemærkes, at ifølge fast retspraksis omfatter »[f]orbuddet i traktatens artikel 7 og 48 [efter ændring nu artikel 12 EF og 39 EF], hvorefter ingen medlemsstat inden for traktatens anvendelsesområde må anvende sine retsregler forskelligt ud fra et nationalitetskriterium [...], ikke den eventuelle forskelsbehandling, der skyldes manglende overensstemmelse mellem de forskellige medlemsstaters lovgivninger, når disse finder anvendelse på alle, der henhører under deres anvendelsesområde, efter objektive kriterier og uden hensyn til nationalitet« (8) .

37. Ligesom de medlemsstater, der har indgivet indlæg under retsforhandlingerne, er det imidlertid min opfattelse, at dette er netop det, der er sket i denne sag, eftersom der i Østrig, men ikke i andre medlemsstater og navnlig ikke i Tyskland, opkræves en afgift på køretøjers brændstofforbrug. Denne forskel forværrer, om end indirekte, vilkårene for personers frie bevægelighed, men dette er netop den uundgåelige følge af, at modtagelseslandets lovgivning anvendes på den vandreende arbejdstager.

38. Det skal dog i denne forbindelse understreges, at lovgivningen finder anvendelse i henhold til et kriterium, nemlig et køretøjs første registrering i landet, der bestemt må anses – for at bruge Domstolens udtryk – for at være objektivt og uden forskelsbehandling.

39. Det følger således direkte af den nævnte retspraksis, at en afgift som NoVA-grundafgiften ikke er i strid med artikel 39 EF.

2. NoVA og direktiv 83/183

40. Jeg kommer nu til behandlingen af det spørgsmål, som sagsøgerne har gjort gældende i hovedsagen, og som Kommissionen har gjort gældende i denne sag, nemlig om, hvorvidt den omtvistede afgift er i strid med direktiv 83/183, navnlig artikel 1, stk. 1, hvorefter medlemsstaterne indrømmer afgiftsfritagelse for de omsætningsafgifter, punktafgifter og andre forbrugsafgifter, der normalt opkræves ved privatpersoners endelige indførsel af personlige ejendele fra en anden medlemsstat.

41. Dette spørgsmål er faktisk ikke genstand for nogen specifik anmodning fra den nationale ret, men det var ikke desto mindre genstand for en større drøftelse under retsmødet, og jeg kan derfor ikke se bort fra spørgsmålet. Det påhviler som bekendt »Domstolen at fortolke alle de bestemmelser i fællesskabsretten, som de nationale retter skal anvende for at træffe afgørelse i de for dem verserende tvister, også selv om disse bestemmelser ikke udtrykkeligt er omtalt i de præjudicielle spørgsmål, der forelægges Domstolen« (9) .

42. Efter ægteparret Weigels opfattelse finder artikel 1, stk. 1, i direktiv 83/183 også anvendelse på NoVA, da der reelt er tale om en omsætningsafgift.

43. Kommissionen er kommet til samme konklusion, i det mindste for tilfælde, hvor NoVA-grundafgiften overstiger de administrative omkostninger ved registrering af køretøjet. Direktivbestemmelsen forbyder nemlig ikke alene afgifter, der direkte er en hindring for indførslen af goder, men også afgifter, der pålægges transaktioner, der er snævert forbundet med selve indførslen, og dette er netop tilfældet med registreringen af et køretøj.

44. Man kan efter Kommissionens opfattelse heller ikke påberåbe sig artikel 1, stk. 2, i direktiv 83/183 modsætningsvist. Denne bestemmelse udelukker afgiftsfritagelse for »afgifter, der opkræves ved registrering af motorkøretøjer«. Afgiftsfritagelsen i samme bestemmelses stk. 1 udgør nemlig en gennemførelse af princippet om den frie bevægelighed for personer, således at undtagelsen i artikel 1, stk. 2, skal fortolkes strengt. Navnlig skal begrebet »afgifter, der opkræves ved registrering«, fortolkes strengt, idet det alene skal forstås som afgifter, der skal dække registreringsomkostningerne.

45. Den franske og den engelske version af direktiv 83/183 peger i øvrigt ligeledes i denne retning. Den franske version taler nemlig om »droits« og ikke om »taxes«; den engelske version anvender ordet »fees«, der betegner gebyrer, der betales som modydelse for en tjenesteydelse.

46. Det skal umiddelbart siges, at denne fortolkning med udgangspunkt i ordlyden ikke overbeviser mig, mens den modsatte konklusion, som de medlemsstater, der har indgivet indlæg i denne sag, er nået til, snarere har min tilslutning.

47. Ligesom den østrigske, danske og finske regering forekommer det også mig, at afgifter såsom NoVA-grundafgiften, der opkræves i forbindelse med registreringen af et køretøj, ikke udgør »omsætningsafgifter, punktafgifter og andre forbrugsafgifter, der normalt opkræves ved privatpersoners endelige indførsel af personlige ejendele fra en anden medlemsstat«, og at afgifterne derfor skal anses for undtaget fra anvendelsesområdet for den fritagelse, der er fastsat i artikel 1, stk. 1, i direktiv 83/183.

48. Det skal først i lighed med den østrigske regering bemærkes, at NoVA på ingen måde synes at vedrøre afgifter, »der normalt opkræves ved privatpersoners endelige indførsel« af en personlig ejendel i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 1, stk. 1, i direktiv 83/183, fordi den østrigske afgift tværtimod forfalder *som en følge af registreringen*. For at forstå NoVA's anderledes karakter i forhold til de afgifter, der er omfattet af direktivet, er det tilstrækkeligt at forestille sig et tilfælde med indførsel af en bil som et samlerobjekt eller i hvert fald et køretøj, der ikke er bestemt til brug på det offentlige vejnet. I dette tilfælde skal der ikke betales afgift.

49. Endvidere er jeg enig med den finske regering i, at artikel 1, stk. 2, i direktiv 83/183 udelukker afgiftsfritagelse ved den endelige indførsel af personlige ejendele for så vidt angår alle »afgifter vedrørende brugen af disse ejendele inden for landets grænser«. Det forekommer mig nemlig ligeledes, at en afgift såsom NoVA specifikt vedrører brugen af en bil inden for landets grænser, men derimod ikke den blotte indførsel heraf (det er tilstrækkeligt netop at tænke på den undtagelse, jeg ovenfor har henvist til, med hensyn til bilen som samlerobjekt eller en bil, der af en hvilken som helst årsag ikke er bestemt til at køre i).

50. Efter min opfattelse skal afgifterne derfor snarere kvalificeres som de »særlige og/eller periodiske skatter og afgifter vedrørende brugen af disse ejendele inden for landets grænser, såsom f.eks. afgifter, der opkræves ved registrering af motorkøretøjer, vejafgifter«, der udtrykkeligt er udelukket fra fritagelsen i henhold til direktivets artikel 1, stk. 2.

51. Det skal herefter bemærkes – ligesom den østrigske og den finske regering har bemærket – at en fortolkning, der ikke pålægger medlemsstaterne en forpligtelse til at meddele fritagelse for NoVA i henhold til artikel 1, stk. 1, i direktiv 83/183 om afgiftsfritagelse, er fuldt ud i overensstemmelse med forslaget til direktiv om den skattemæssige behandling af private motorkøretøjer, som overføres permanent til en anden medlemsstat i forbindelse med flytning (10).

52. I henhold til dette forslag er vedtagelsen af et direktiv, der forbyder medlemsstaterne at anvende »punktafgifter, registreringsafgifter og/eller forbrugsafgifter som de afgifter, der er anført i bilag I, men eksklusive de afgifter, der er anført i bilag II, af private motorkøretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat og bringes permanent ind i denne medlemsstat i forbindelse med en persons flytning fra en anden medlemsstat« (artikel 1), netop nødvendig, fordi ordningen i direktiv 83/183 ikke er fyldestgørende (fjerde, femte og syvende betragtning til direktivforslaget).

53. Der er dog mere end det. Det forekommer mig, at Kongeriget Danmark har ret, når det ligesom Kommissionen hævder, at artikel 1, stk. 2, i direktiv 83/183, idet den udelukker »afgifter, der opkræves ved registrering«, kun vedrører de afgifter, der har til formål at dække de administrative omkostninger, hvilket svarer til at anerkende, at denne bestemmelse er helt overflødig. Det er nemlig allerede bekendt, at tilbagesøgning af udgifter, der følger af udførelsen af en administrativ formalitet, ikke i sig selv er i strid med fællesskabsretten, som i denne sag med registrering af en bil, der er bestemt til at blive anvendt på det nationale område, og dermed udgør en foranstaltning, der er forenelig med traktaten.

54. Endelig forekommer Kommissionens synspunkt mig vanskeligt foreneligt med det, som Domstolen selv havde anledning til at bemærke – da den tog stilling til netop den østrigske NoVA – i sin nylige dom i Cura Anlagen-sagen, der er omtalt ovenfor. I denne anledning gentog Domstolen, at beskatningen af motorkøretøjer ikke er blevet harmoniseret på fællesskabsplan, hvorfor medlemsstaterne frit kan udøve deres beskatningsbeføjelse inden for dette område under

overholdelse af fællesskabsretten (11) .

55. Sammenfattende er det min opfattelse, at anvendelsen af beskatning såsom NoVA-grundafgiften på en vandrende arbejdstager, der etablerer sig i Østrig, men stammer fra en anden medlemsstat, og som indfører sit køretøj til Østrig, ikke er uforenelig med den afgiftsfritagelsesordning, der i henhold til direktiv 83/183, navnlig artikel 1, finder anvendelse på endelige indførsler af personlige ejendele ejet af privatpersoner, der stammer fra en medlemsstat.

56. Jeg skal derfor foreslå, at det første spørgsmål besvares med, at en national foranstaltning, der består i anvendelsen af en afgift såsom NoVA-grundafgiften – der pålægges som følge af den første registrering af et motorkøretøj på det nationale område, og som beregnes på grundlag af køretøjets værdi og dets brændstofforbrug – på en vandrende arbejdstager, der etablerer sig i Østrig, men stammer fra en anden medlemsstat, og som indfører sit køretøj til Østrig og registrerer det dér, ikke er i strid med artikel 39 EF. Anvendelsen af en sådan afgift er heller ikke i strid med den afgiftsfritagelsesordning, der i henhold til direktiv 83/183, navnlig artikel 1, finder anvendelse på endelige indførsler af personlige ejendele ejet af privatpersoner, der stammer fra en medlemsstat.

B – Det andet præjudicielle spørgsmål

57. Den forelæggende ret har reelt med det andet spørgsmål forelagt Domstolen to særskilte spørgsmål, der nødvendigvis skal behandles i rækkefølge. Retten har for det første spurgt, om den omtvistede afgift udgør told eller en afgift med tilsvarende virkning i henhold til artikel 23 EF og 25 EF. Retten har for det andet i det væsentlige spurgt, om den pågældende østrigske lovgivning udgør en intern afgift, der indebærer forskelsbehandling, og som derfor er i strid med artikel 90 EF, og i bekræftende fald i hvilket omfang.

1. NoVA og artikel 23 EF og 25 EF

a) Parternes argumenter

58. Ægteparret Weigel har på ikke helt entydig vis foreslået, at dette spørgsmål besvares bekræftende, da de er af den opfattelse, at den østrigske foranstaltning er i strid med forbuddet mod afgifter med tilsvarende virkning som told.

59. Efter ægteparrets opfattelse øver NoVA direkte indflydelse på indførselen af en vare, idet den pålægges et køretøj ved dets første registrering på det nationale område, hvorfor den svarer til told og dermed er i strid med artikel 23 EF og 25 EF.

60. Under alle omstændigheder skal NoVA ikke finde anvendelse i denne sag, da der i henhold til artikel 2 i forordning nr. 918/83 (12) om afgiftsfritagelse, når varer bringes i fri omsætning inden for Fællesskabet, »indrømmes fritagelse for importafgifter for personlige ejendele, der indføres af fysiske personer, der flytter deres sædvanlige opholdssted til Fællesskabets toldområde«. Ifølge ægteparret Weigel skal denne fritagelsesordning nemlig ligeledes finde anvendelse i tilfælde af flytning af opholdssted inden for Fællesskabet, da flytninger inden for Fællesskabet ellers uberettiget ville blive behandlet ugunstigt i forhold til flytninger, der indebærer en overskridelse af Fællesskabets toldbarriere.

61. Den østrigske og finske regering samt Kommissionen er derimod af den opfattelse, at NoVA og NoVA-tillægsafgiften ikke er told eller afgifter med tilsvarende virkning, men er en del af en generel intern afgiftsordning. Afgifterne anvendes nemlig på alle køretøjer, uanset om de er erhvervet i medlemsstaten eller udenfor, idet de pålægges efter objektive kriterier, der ikke gør forskel (i denne sag registrering i Østrig). Ingen af afgiftsforanstaltningerne er derfor omfattet af anvendelsesområdet for forbuddet i artikel 23 EF og 25 EF, men skal derimod bedømmes på grundlag af artikel 90 EF.

62. Jeg skal indledningsvis anføre, at forordning nr. 918/83, som sagsøgerne i hovedsagen har påberåbt sig, ikke forekommer mig at udgøre et gyldigt vurderingsparameter i denne sag. Forordningen finder anvendelse i forbindelse med indførsel af goder fra et land uden for Fællesskabet og skal således ikke anvendes i en anden forbindelse, såsom overførsel af goder inden for Fællesskabet.

63. Det spørgsmål, der derimod skal stilles, således som jeg ovenfor har redegjort for, er, om en afgift såsom NoVA-grundafgiften og NoVA-tillægsafgiften kan eller ikke kan kvalificeres som

told eller afgift med tilsvarende virkning i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 23 EF og 25 EF, og dermed som sådan er i strid med et af de grundlæggende principper for den fællesskabsretlige integration, nemlig princippet om frie varebevægelser inden for fællesmarkedet.

64. Jeg skal i denne forbindelse erindre om, at ifølge fast retspraksis omfatter forbuddet mod told og afgifter med tilsvarende virkning »enhver økonomisk byrde, [...] som pålægges ensidigt og belaster varer som følge af grænseoverskridelsen, uanset benævnelse eller opkrævningsmåde« (13) .

65. For at besvare den første del af dette spørgsmål skal det således fastslås, om NoVA er en økonomisk byrde, som pålægges varerne *som følge af grænseoverskridelsen*.

66. Det fremgår imidlertid af fortolkningen af den østrigske afgiftsordning i denne sag, at NoVA, ligesom tilsvarende afgifter i andre medlemsstater (14) , ikke pålægges som følge af grænseoverskridelsen, men ved køb/salg af et køretøj, der er bestemt til vejtransport, men som endnu ikke er registreret på det nationale område, i forbindelse med erhvervsmæssig udleje eller førstegangsregistrering. NoVA kan derfor hverken kvalificeres som told eller som afgift med tilsvarende virkning, der er forbudt ved artikel 23 EF og 25 EF, men snarere som en foranstaltning, der er en del af en generel intern afgiftsordning.

67. Det er derfor min opfattelse, at det vedrørende dette punkt kan konkluderes, at afgifter såsom NoVA-grundafgiften og NoVA-tillægsafgiften ikke udgør told eller afgifter med tilsvarende virkning i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 23 EF og 25 EF.

2. Den østrigske ordning og artikel 90 EF

68. For så vidt angår dette spørgsmål har ægteparret Weigel først bemærket, at ifølge fast retspraksis er »[e]n national afgiftsordning, der tilsigter at fjerne en konkurrencefordel for importerede varer i forhold til indenlandsk fremstillede varer, [...] klart i strid med [traktatens] artikel 95, der skal sikre, at interne afgifter virker fuldstændigt neutralt i forhold til konkurrencen mellem indenlandske og indførte varer« (15) .

69. Ifølge sagsøgerne i hovedsagen har den omtvistede afgift imidlertid netop denne virkning, idet NoVA, da den kun pålægges brugte biler, der indføres fra andre medlemsstater, hvorved prisen forhøjes, fjerner den konkurrencemæssige fordel, som disse køretøjer ellers ville have haft på det østrigske marked. En afgift såsom NoVA er derfor åbenbart i strid med artikel 90 EF.

70. Ifølge den østrigske og finske regering er NoVA og NoVA-tillægsafgiften derimod en del af en generel intern afgiftsordning, der er opbygget således, at det garanteres, at alle køretøjer, der er registreret i Østrig, pålægges den samme afgift. Denne afgiftsordning indebærer således ingen forskelsbehandling, hverken for så vidt angår NoVA-grundafgiften eller NoVA-tillægsafgiften.

71. NoVA-grundafgiften finder nemlig anvendelse på alle køretøjer, der for første gang registreres i Østrig, uanset køretøjets oprindelse og erhvervssted, og kan derfor bestemt ikke anses for at indebære forskelsbehandling.

72. Hvad dernæst angår NoVA-tillægsafgiften skal det bemærkes, at selv om det er korrekt, at den ikke pålægges alle køretøjer, fordi den kun skal betales i det tilfælde, hvor NoVA-grundafgiften ikke kan opkræves på købs-/salgstidspunktet, har den ikke desto mindre en udliggende funktion, idet den gør det muligt at afhjælpe det forhold, at beskatningsgrundlaget for NoVA er mindre, når grundlaget ikke omfatter momsen.

73. Kommissionen har – idet den først generelt har erindret om, at en afgift er uforenelig med artikel 90 EF, hvis den rammer indførte varer hårdere end lignende indenlandske varer – i lyset af dette kriterium analyseret NoVA-grundafgiften og NoVA-tillægsafgiften hver for sig. Kommissionen er af den opfattelse, at NoVA-grundafgiften i princippet er forenelig med artikel 90 EF, mens tillægsafgiften derimod er forbudt i henhold til denne bestemmelse, da den efter sin art indebærer forskelsbehandling.

74. Jeg deler fuldt ud denne vurdering af de grunde, jeg nu vil redegøre for.

a) NoVA-grundafgiften

75. For at fastslå, om grundafgiften i denne sag indebærer forskelsbehandling eller ikke, skal den afgift, som indførte brugte køretøjer pålægges, såsom de i hovedsagen omhandlede afgifter, sammenlignes med den afgift, der pålægges identiske brugte køretøjer, der allerede befinder sig

på det østrigske marked.

76. Jeg skal i lighed med Kommissionen i denne forbindelse bemærke, at NoVA imidlertid er en afgift, der kan pålægges én gang, og som senest skal betales ved den første registrering. Selv om det således er korrekt, at den, der erhverver et brugt køretøj, der allerede er registreret i Østrig, ikke *direkte* betaler NoVA, er det ikke mindre korrekt, at den pris, der betales for dette køretøj, allerede omfatter en residualdel af NoVA, der falder proportionelt med den værdiforringelse, der er forbundet med brugen af køretøjet.

77. Der foretages således ingen forskelsbehandling af indenlandske brugte køretøjer i forhold til indførte brugte køretøjer i det tilfælde, hvor den opkrævede NoVA på de indførte køretøjer ikke overstiger størrelsen af den residual-NoVA, der indgår i værdien af et lignende brugt køretøj, der kan findes på det østrigske marked.

78. For at en sådan betingelse er opfyldt, skal den værdi af det indførte brugte køretøj, som forvaltningen anvender som beskatningsgrundlag, loyalt afspejle værdien af et lignende brugt køretøj på det østrigske marked.

79. Sagsøgerne i hovedsagen har imidlertid gjort gældende, at den skønnede værdi, som den østrigske afgiftsforvaltning anvendte ved fastsættelsen af værdien af sagsøgernes køretøjer – i denne sag i henhold til Eurotax-noteringerne – ikke overholdt det nævnte kriterium, fordi den gav anledning til en for høj vurdering af referenceværdien og dermed en forhøjet afgift, hvilket indebærer forskelsbehandling.

80. Vedrørende dette punkt kan jeg imidlertid tilslutte mig Kommissionens opfattelse, idet Kommissionen har bemærket, at anvendelsen af faste tariffer ved værdifastsættelsen af et indført brugt køretøj ikke i sig selv indebærer forskelsbehandling, under forudsætning af, at sådanne tariffer præcist – således som det er præciseret i Domstolens praksis – afspejler køretøjets faktiske værdiforringelse. Dette er nemlig kun tilfældet, når afgiften på indførte køretøjer »ikke må overstige den residualafgift, som udgør en del af værdien af tilsvarende brugte motorkøretøjer, der allerede er indregistreret i indlandet« (16), og den pågældende afgift derfor kan anses for at være forenelig med artikel 90 EF.

81. Det påhviler imidlertid den nationale ret at fastslå, om den metode, den østrigske forvaltning i praksis anvender, og som bygger på Eurotax-noteringer, konkret er i overensstemmelse med ovennævnte krav.

82. Det er derfor min opfattelse, at en afgift såsom NoVA-grundafgiften, hvis beløb beregnes under henvisning til faste tariffer med henblik på at fastsætte et indført, brugt køretøjs værdi, ikke i sig selv indebærer forskelsbehandling, der er forbudt ved artikel 90 EF, under forudsætning af, at disse tariffer præcist afspejler køretøjets faktiske værdiforringelse, og at beskatningsgrundlaget for dette køretøj dermed nøjagtigt svarer til værdien af et lignende brugt køretøj, der kan findes på det indenlandske marked. Det påhviler imidlertid den nationale ret at fastslå, om den faste metode, som den østrigske forvaltning anvender, overholder disse vilkår.

b) NoVA-tillægsafgiften

83. Hvad angår den i NoVAG's § 6, stk. 6, omhandlede tillægsafgift skal jeg ligesom Kommissionen først bemærke, at den først og fremmest finder anvendelse i tilfælde af privatpersoners indførsel af nye eller brugte køretøjer til Østrig og kun undtagelsesvis i tilfælde af rent interne transaktioner, f.eks. en privatpersons egen samling af et køretøj.

84. Ifølge fast retspraksis udelukker det forhold, at en afgift både rammer indførte og indenlandske varer, fordi den indenlandske produktion er særdeles begrænset, imidlertid ikke anvendelsen af artikel 90 EF (17).

85. Endvidere har Domstolen allerede haft lejlighed til at præcisere, at indførelsen af en differentieret afgiftsordning »imidlertid kun [er] forenelig [...] med fællesskabsretten, hvis de[n] forfølger formål i den økonomiske politik, der også er forenelige med kravene i traktaten og i afledt ret, og hvis den pågældende afgiftsordning er udformet således, at der ikke sker nogen form for direkte eller indirekte forskelsbehandling af varer indført fra andre medlemsstater eller nogen form for beskyttelse af konkurrerende indenlandsk fremstillede varer« (18), idet den også præciserede, at »en differentieret afgiftsordning er uforenelig med fællesskabsretten, såfremt de varer, der

beskattes hårdere, efter deres art er importerede« (19) .

86. Det forekommer mig imidlertid, at indførelsen af den i NoVAG's § 6, stk. 6, omhandlede tillægsafgift utvivlsomt medfører en differentieret afgiftsordning for brugte køretøjer, idet de varer, der beskattes hårdere, netop er de importerede. Drøftelserne under retsmødet viste i øvrigt klart, at de tilfælde, hvor tillægsafgiften rammer varer, der ikke er importerede, er yderst begrænsede.

87. Jeg mener derfor, at det kan konkluderes, at en afgift såsom NoVA-tillægsafgiften, der sædvanligvis finder anvendelse på indførte varer og kun undtagelsesvist på indenlandske varer, er en afgift, der indebærer forskelsbehandling, hvorfor den som sådan er uforenelig med artikel 90 EF. Det skal i øvrigt bemærkes, at Kommissionen under retsmødet meddelte, at den havde indledt en traktatbrudsprocedure i denne forbindelse.

88. Jeg skal derfor foreslå, at den forelæggende rets andet spørgsmål besvares således: Da afgifter såsom NoVA ikke udgør told eller afgifter med tilsvarende virkning, er de ikke i strid med artikel 23 EF og 25 EF.

En afgift såsom NoVA-grundafgiften, hvis beløb beregnes under anvendelse af faste tariffer med henblik på at fastsætte et indført, brugt køretøjs værdi, indebærer ikke i sig selv forskelsbehandling, der er forbudt ved artikel 90 EF, såfremt disse tariffer præcist afspejler køretøjets faktiske værdiforringelse, og beskatningsgrundlaget for dette køretøj dermed nøjagtigt svarer til værdien af et lignende brugt køretøj, der kan findes på det indenlandske marked. Det påhviler imidlertid den nationale ret at fastslå, om den faste metode, som den østrigske forvaltning anvender, overholder disse vilkår. Derimod indebærer NoVA-tillægsafgiften forskelsbehandling og er således uforenelig med artikel 90 EF, da den sædvanligvis finder anvendelse på indførte varer og kun undtagelsesvist på indenlandske varer.

C – Det tredje præjudicielle spørgsmål

89. Den nationale ret har med det tredje præjudicielle spørgsmål i det væsentlige spurgt, om den i NoVAG's § 6, stk. 6, fastsatte tillægsafgift er forenelig med det harmoniserede merværdiafgiftssystem, der er indført ved sjette momsdirektiv.

90. Det er alene ægteparret Weigel, der har foreslået, at dette spørgsmål besvares benægtende. De er nemlig af den opfattelse, at NoVA-tillægsafgiften i sidste ende er en skjult omsætningsafgift, og at den som sådan er uforenelig med sjette momsdirektiv, navnlig artikel 33, der forbyder opretholdelse af andre nationale afgifter end moms, der har karakter af omsætningsafgift.

91. Kommissionen og de regeringer, der har indgivet indlæg for Domstolen, er derimod af den opfattelse, at NoVA-tillægsafgiften ikke er en omsætningsafgift, og de har derfor foreslået, at spørgsmålet besvares bekræftende.

92. Jeg kan afholde mig fra at tage stilling til dette spørgsmål, da jeg har foreslået, at NoVA-tillægsafgiften skal anses for at være forbudt ved artikel 90 EF.

93. Under alle omstændigheder er jeg ikke enig i den af ægteparret Weigel foreslåede fortolkning, da jeg også er af den opfattelse, at NoVA-tillægsafgiften ikke har karakter af omsætningsafgift.

94. Ifølge fast retspraksis har sjette momsdirektivs artikel 33 nemlig til formål »at forhindre, at der indføres skatter og afgifter, der bringer det fælles merværdiafgiftssystems funktion i fare, fordi de pålægges omsætningen af varer og tjenesteydelser på tilsvarende måde som moms. Skatter og afgifter, der har momsens væsentligste kendetegn, må under alle omstændigheder anses for at ramme omsætningen af varer og tjenesteydelser på tilsvarende måde som moms« (20) .

95. Domstolen har flere gange ved definitionen af disse kendetegn præciseret, at »merværdiafgift generelt [anvendes] på transaktioner vedrørende varer eller tjenesteydelser; den er proportional med prisen på disse goder og disse tjenesteydelser; den opkræves i hvert led af produktions- og omsætningsforløbet; endelig finder den anvendelse på varernes og tjenesteydelsernes merværdi, idet den afgift, der skal betales ved en transaktion, beregnes efter fradrag af den afgift, der blev betalt i det forudgående led« (21) .

96. Det forekommer mig imidlertid ikke, at disse kendetegn kan genfindes i NoVA-tillægsafgiften.

97. For det første finder den ikke generelt anvendelse på transaktioner vedrørende varer eller tjenesteydelser, og den finder heller ikke anvendelse i hvert led i produktions- og omsætningsforløbet, da den alene skal betales ved visse transaktioner, der vedrører en bestemt type varer, nemlig motorkøretøjer, herunder kun de køretøjer, der endnu ikke er registreret i landet.

98. Endvidere giver tillægsafgiften ikke mulighed for fradrag (hvilket i øvrigt er helt logisk, eftersom der – som det er fremgået – er tale om en afgift, der opkræves én gang), og beskatningsgrundlaget udgøres ikke af varens værdi, men af en afgift, der er betalt af samme vare, således at det kan udelukkes, at den rammer mervædien.

99. Ovenstående betragtninger fører mig til den konklusion, at NoVA-tillægsafgiften ikke har de kendetegn for omsætningsafgifter, der omhandles i sjette momsdirektiv, og den kan derfor ikke anses for en tilsvarende afgift, der er forbudt ved nævnte direktivs artikel 33.

IV – Forslag til afgørelse

100. I lyset af ovenstående betragtninger skal jeg foreslå Domstolen at besvare Verwaltungsgerichtshofs spørgsmål således:

»1) En national foranstaltning, der består i anvendelsen af en afgift såsom NoVA-grundafgiften – der pålægges som følge af den første registrering af et motorkøretøj på det nationale område, og som beregnes på grundlag af køretøjets værdi og dets brændstofforbrug – på en vandrende arbejdstager, der etablerer sig i Østrig, men stammer fra en anden medlemsstat, og som indfører sit køretøj til Østrig og registrerer det dér, er ikke i strid med artikel 39 EF.

Denne foranstaltning er heller ikke i strid med den afgiftsfritagelsesordning, der i henhold til Rådets direktiv 83/183/EØF af 28. marts 1983 om afgiftsfritagelse ved privatpersoners endelige indførsel af personlige ejendele fra en medlemsstat, navnlig artikel 1, finder anvendelse på endelige indførsler af personlige ejendele ejet af privatpersoner, der stammer fra en medlemsstat.

2) Da afgifter såsom NoVA ikke udgør told eller afgifter med tilsvarende virkning, er de ikke i strid med artikel 23 EF og 25 EF.

En afgift såsom NoVA-grundafgiften, hvis beløb beregnes under anvendelse af faste tariffer med henblik på at fastsætte et indført, brugt køretøjs værdi, indebærer ikke i sig selv forskelsbehandling, der er forbudt ved artikel 90 EF, såfremt disse tariffer præcist afspejler køretøjets faktiske værdiforringelse, og beskatningsgrundlaget for dette køretøj dermed nøjagtigt svarer til værdien af et lignende brugt køretøj, der kan findes på det indenlandske marked. Det påhviler imidlertid den nationale ret at fastslå, om den faste metode, som den østrigske forvaltning anvender, overholder disse vilkår. Derimod indebærer NoVA-tillægsafgiften forskelsbehandling og er således uforenelig med artikel 90 EF, da den sædvanligvis finder anvendelse på indførte varer og kun undtagelsesvist på indenlandske varer.

3) En afgift såsom NoVA-tillægsafgiften har ikke de kendetegn for omsætningsafgifter, der omhandles i Rådets sjette direktiv 77/388/EØF af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter – Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag, som affattet ved Rådets direktiv 91/680/EØF af 16. december 1991 om tilføjelse til det fælles merværdiafgiftssystem og om ændring, med henblik på afskaffelse af de fiskale grænser, af direktiv 77/388, og den kan derfor ikke anses for en tilsvarende afgift, der er forbudt ved dette direktivs artikel 33.«

1 – Originalsprog: italiensk.

2 – Rådets sjette direktiv 77/388/EØF af 17.5.1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter – Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag, EFT L 145, s. 1, som affattet ved Rådets direktiv 91/680/EØF af 16.12.1991 om tilføjelse til det fælles merværdiafgiftssystem og om ændring, med henblik på afskaffelse af de fiskale grænser, af direktiv 77/388, EFT L 376, s. 1, herefter »sjette momsdirektiv«.

3 – EFT L 105, s. 64.

4 – BGBl. 1991/695.

5 – Cirkulære fra det østrigske finansministerium af 1.9.1995.

6 – Dom af 27.1.2000, sag C-190/98, Graf, Sml. I, s. 493, præmis 23.

- 7 – Kommissionen har i denne retning nævnt dom af 1.2.1996, sag C-177/94, Perfili, Sml. I, s. 161, præmis 27, og af 14.7.1994, sag C-379/92, Peralta, Sml. I, s. 3453, præmis 52, samt generaladvokat Jacobs' forslag til afgørelse i sag C-451/99, Cura Anlagen, Sml. I, s. 3193, punkt 37-47.
- 8 – Jf. for så vidt angår traktatens artikel 48 (efter ændring nu artikel 39 EF), dom af 28.6.1978, sag 1/78, Kenny, Sml. s. 1489, præmis 18, og af 19.3.2002, forenede sager C-393/99 og C-394/99, Hervein m.fl., Sml. I, s. 2829, præmis 50 og 51. For så vidt angår andre aspekter af den frie bevægelighed for personer, jf. de af Kommissionen nævnte domme, ovenfor i fodnote 7.
- 9 – Jf. dom af 18.3.1993, C-280/91, Viessmann, Sml. I, s. 971, præmis 17, og af 11.12.1997, sag C-42/96, Immobiliare, Sml. I, s. 7089, præmis 28.
- 10 – Forslag til Rådets direktiv om den skattemæssige behandling af private motorkøretøjer, som overføres permanent til en anden medlemsstat i forbindelse med flytning, eller som benyttes midlertidigt i en anden medlemsstat end den, hvori de er registreret, KOM(1998) 30 endelig udg., EFT C 108, s. 75, som ændret ved KOM(1999) 165 endelig udg., EFT C 145, s. 6.
- 11 – Cura Anlagen-dommen, præmis 40.
- 12 – Rådets forordning (EØF) nr. 918/83 af 28.3.1983 om en fællesskabsordning vedrørende fritagelse for import- og eksportafgifter, EFT L 105, s. 1.
- 13 – Jf. bl.a. dom af 23.4.2002, sag C-234/99, Nygård, Sml. I, s. 3657, præmis 19.
- 14 – Jf. f.eks. vedrørende den danske registreringsafgift for motorkøretøjer, punkt 36 i forslag til afgørelse fra generaladvokat Jacobs i sag C-383/01, De Danske Bilimportører, dom af 17.6.2003, endnu ikke trykt i Samling af Afgørelser.
- 15 – Jf. dom af 11.12.1990, sag C-47/88, Kommissionen mod Danmark, Sml. I, s. 4509, præmis 9, og af 9.3.1995, sag C-345/93, Nunes Tadeu, Sml. I, s. 479, præmis 18.
- 16 – Dom af 22.4.2001, sag C-393/98, Gomes Valente, Sml. I, s. 1327, præmis 28.
- 17 – Dom af 17.5.1987, sag 193/85, Cooperativa Co-Frutta, Sml. s. 2085, præmis 11-13, og af 16.7.1992, sag C-343/90, Lourenco Dias, Sml. I, s. 4673, præmis 53.
- 18 – Dom af 17.7.1997, sag C-90/94, Haahr Petroleum, Sml. I, s. 4085, præmis 29.
- 19 – Dom af 4.3.1986, sag 106/84, Kommissionen mod Danmark, Sml. s. 833, præmis 21, og Haahr Petroleum-dommen, præmis 30.
- 20 – Jf. dom af 7.5.1992, sag C-347/90, Bozzi, Sml. I, s. 2947, præmis 9.
- 21 – Jf. bl.a. dom af 3.3.1988, sag 252/86, Bergandi, Sml. s. 1343, præmis 15, af 13.7.1989, forenede sager 93/88 og 94/88, Wisselink m.fl., Sml. s. 2671, præmis 18, af 19.3.1991, sag C-109/90, Giant, Sml. I, s. 1385, præmis 11 og 12, af 31.3.1992, sag C-200/90, Dansk Denkvit og Poulsen Trading, Sml. I, s. 2217, præmis 11, og Bozzi-dommen, præmis 12, samt dom af 16.12.1992, sag C-208/91, Beaulande, Sml. I, s. 6709, præmis 14.