



29.9.2015

MEDDELELSE TIL MEDLEMMERNE

Om: Andragende nr. 1915/2014 af Janusz Zwierzewicz, polsk statsborger, på vegne af BOMI Sp. z o.o., om den forskelsbehandlende skattepraksis, der anvendes i Polen

Andragende nr. 1988/2014, af Iwona Romańczuk, polsk statsborger, om forskelsbehandling på skatteområdet i Polen

1. Sammendrag af andragende nr. 1915/2014

Andrageren hævder, at Polen ved at anvende forskellige punktafgiftssatser på registrerede køretøjer, udøver forskelsbehandling. Punktafgiften for biler med en motorvolumen på op til 2 000 cm³ er på 3,1 %, men for biler med større motorer er den på 18,6 %.

Forskelsbehandlingen skulle bestå i, at kun køretøjer, der tilhører den første kategori produceres på fabrikker i Polen.

Desuden anvender de polske skattemyndigheder en skønsmæssig vurdering, hvad angår rigtigheden af købsprisen for køretøjet i tilfælde af køb inden for EU, og fastsætter selv beskatningsgrundlaget.

Sammendrag af andragende nr. 1988/2014

Andrageren hævder, at den polske stat ved at anvende forskellige afgiftssatser på indregistrerede køretøjer gør sig skyldig i forskelsbehandling. Afgiften på personbiler med en motorvolumen på op til 2 000 cm³ er 3,1 %, medens den for større motorer er 18,6 %.

Forskelsbehandlingen skulle bestå i, at de bilfabrikker, der ligger i Polen, kun producerer køretøjer i den førstnævnte kategori.

Desuden vurderer de polske skattemyndigheder på grundlag af skøn, om købsprisen på et køretøj erhvervet inden for EU er korrekt eller ej, og kan derfor selv fastlægge skattegrundlaget.

2. Opfyldelse af betingelserne for behandling

Andragende nr. 1915/2014 opfylder betingelserne for behandling (fastslået den 17. juni 2015)
Andragende nr. 1988/2014 opfylder betingelserne for behandling (fastslået den 24. juni 2015)
Kommissionen anmodet om oplysninger (forretningsordenens artikel 216, stk. 6).

3. Kommissionens svar, modtaget den 29. september 2015

Kommissionen vil gerne understrege, at bilafgifter er ikke harmoniseret på EU-plan. Dette betyder, at medlemsstaterne i princippet frit kan pålægge interne afgifter på motorkøretøjer (f.eks. punktafgifter i Polen) ved den første indregistrering inden for deres område, og de kan ensidigt beslutte niveau og beregningsmetode. Der er derfor ingen EU-regler, der kræver, at Polen fjerner den pågældende afgift, der opkræves for nye eller brugte motorkøretøjer. Der findes heller ingen EU-bestemmelse, der fastsætter denne afgifts størrelse¹.

Polen skal sikre, at den nationale lovgivning er i overensstemmelse med artikel 110 i TEUF, som forbyder interne diskriminerende afgifter, både direkte og indirekte, på varer fra andre medlemsstater, som er højere end de afgifter, der pålægges lignende indenlandske varer.

I denne forbindelse vil Kommissionen gerne henlede opmærksomheden på EU-Domstolens retspraksis, hvoraf det fremgår, at EU-retten ikke begrænser den enkelte medlemsstats frihed til at indføre en differentieret afgiftsordning for lignende produkter på grundlag af objektive kriterier. En sådan differentiering er forenelig med EU-retten, hvis den forfølger formål, der også er forenelige med kravene i traktaten og den deraf afledte lovgivning, og hvis de nærmere regler er sådan, at enhver form for direkte eller indirekte forskelsbehandling i forbindelse med import fra andre medlemsstater og enhver form for beskyttelse af konkurrerende indenlandske varer undgås².

Ovennævnte principper er navnlig eksemplificeret på området for bilafgifter af sag C-132/88, Kommissionen mod Grækenland, Sml. 1990 I, s. 1567. Domstolen stod over for en national skatteforanstaltning, som indførte en gradvis højere afgift baseret på motorkøretøjets cylindervolumen. Den fastslog, at dette ikke ville udgøre en overtrædelse af artikel 110 i TEUF med mindre, der var tale om forskelsbehandling, og dette ville ikke være tilfældet, medmindre det ikke både afholdt kunderne fra at købe højt beskattede importerede køretøjer og tilskyndede dem til at købe indenlandske motorkøretøjer i stedet. Domstolen gjorde det klart, at en afgiftsordning ikke kan anses for at være diskriminerende, blot fordi de importerede varer, navnlig varer fra andre medlemsstater, hører under den højest beskattede kategori.

For at fastslå om punktafgiften på motorkøretøjer i Polen har en diskriminerende eller beskyttende virkning, må det undersøges, om den kan afholde forbrugerne fra at købe motorkøretøjer med et slagvolumen på over 2 000 cm³, som næsten alle de udenlandsk producerede motorkøretøjer har, på en sådan måde, at det er til gavn for indenlandsk

¹ EU-Domstolen har fastslået, at EF-traktatens artikel 90 [nu artikel 110 TEUF] ikke begrænser meget høje beskatningsniveauer, og at medlemsstaterne kan fastsætte afgiftssatser på det niveau, som de finder hensigtsmæssigt. Jf. EF-Domstolens dom af 11. december 1990 i sag C-47/88, Kommissionen for Den Europæiske Union mod Kongeriget Danmark, Sml. 1990, s. I-04509, præmis 10.

² F.eks. sag C-213/96, *Outokumpu Oy* om punktafgifter på elektricitet, punkt 30.

producerede køretøjer.

Hvis det på samme måde som i Domstolens ræsonnement i sag C-132/88 antages, at den højere punktafgiftssats afholder visse forbrugere fra at købe motorkøretøjer med en slagvolumen på over 2 000 cm³, vil disse forbrugere vælge en bilmodel i den vifte af motordrevne køretøjer med lavere cylinderkapacitet og navnlig cylinderkapaciteter over 1 700 cm³. I betragtning af at kategorien af motorkøretøjer med slagvolumen under 2 000 cm³ både omfatter udenlandsk og polsk producerede motorkøretøjer, er Kommissionen, som bevisbyrden påhviler, på nuværende tidspunkt ikke i stand til at påvise, at den omtvistede afgiftsordning skulle kunne fremme salget af biler, som er produceret i Polen.

Hvad angår beskatningsgrundlaget vil Kommissionen gerne henlede opmærksomheden på artikel 104 i den polske punktafgiftslov, der regulerer metoden til fastsættelse af beskatningsgrundlaget for personbiler. I henhold til artikel 104, stk. 1, punkt 2, i den polske punktafgiftslov er beskatningsgrundlaget ved erhvervelse inden for EU det beløb, som den afgiftspligtige er forpligtet til at betale for personbilen. Derfor er beskatningsgrundlaget det beløb, der reelt er blevet betalt for bilen.

Hvis den person, der indregistrerer bilen, ikke er ejeren (artikel 101, stk. 2, nr. 3) er det afgiftspligtige beløb den gennemsnitlige markedsværdi af personbilen fratrukket moms og punktafgifter. Hvis det ikke er muligt at fastsætte det afgiftspligtige beløb, som der bl.a. henvises i artikel 104, stk. 1, punkt 2, navnlig i tilfælde af en doneret personbil, er det afgiftspligtige beløb baseret på den gennemsnitlige markedsværdi af personbilen på det nationale marked fratrukket moms og punktafgifter (artikel 104, stk. 7). I henhold til artikel 104, stk. 11, i punktafgiftsloven er den gennemsnitlige markedsværdi af personbiler den værdi, der fastsættes på grundlag af den gennemsnitlige pris, der er noteret på det nationale marked på det tidspunkt, hvor afgiftspligten indtræder, for en personbil, der er registreret i Polen af samme mærke, model og år, og hvis det er muligt med samme udstyr og med en meget lignende teknisk tilstand som personbiler, der er købt i Polen eller i EU.

Hvis størrelsen af det afgiftspligtige beløb uden gyldig grund adskiller sig væsentligt fra den gennemsnitlige markedsværdi af personbilen, kan skattemyndighederne eller den instans, der foretager skattekontrol, pålægge den afgiftspligtige at ændre størrelsen af det afgiftspligtige beløb eller at angive gyldige grunde for fastsættelsen af dette beløb til en størrelse, som varierer meget fra den gennemsnitlige markedsværdi for personbilen. I tilfælde af at der ikke er modtaget svar, og at der ikke er foretaget ændringer af det afgiftspligtige beløb eller angivet nogen gyldige grunde til at fastsætte et beløb, der afviger væsentligt fra den gennemsnitlige markedsværdi af personbilen, er skattemyndighederne eller den instans, der foretager skattekontrol, berettiget til at fastsætte størrelsen af selve beskatningsgrundlaget. Udgifterne i forbindelse med en udtalelse fra en sagkyndig bæres af den afgiftspligtige, i de tilfælde hvor størrelsen af et beskatningsgrundlag, som er blevet fastsat under hensyntagen til en udtalelse fra en sagkyndig, afviger fra det oplyste beskatningsgrundlag med mindst 33 % (artikel 104, stk. 8-10).

I betragtning af ovenstående er Kommissionen af den opfattelse, at metoderne til vurdering af beskatningsgrundlaget, som reguleres af den polske lovgivning, ikke er i strid med EU-lovgivningen, navnlig da den pris, der betales for bilen, i princippet er taget i betragtning ved fastsættelsen af beskatningsgrundlaget. Indgreb fra skattemyndighederne finder sted, i tilfælde hvor dette beløb er væsentligt forskelligt fra den gennemsnitlige værdi af en tilsvarende

personbil på det polske marked.

En sådan fremgangsmåde er ikke i strid med EU-retten, navnlig fordi punktafgiften på biler er en intern afgift¹, og vurderingen af dens overensstemmelse med artikel 110 i TEUF er baseret på værdien af biler, der allerede findes på det indre nationale marked². Det skal endvidere tages i betragtning, at lovgivningen også giver den afgiftspligtige mulighed for at angive gode grunde til de eksisterende forskelle og at anfægte en afgørelse truffet af skattemyndigheden.

Konklusion

De oplysninger, som andrageren har indsendt, godtgør ikke en overtrædelse af EU-lovgivningen. Der er derfor ikke behov for, at Kommissionen foretager sig yderligere i sagen.

¹ Se sag C-313/05 Brzezinski.

² Se f.eks. sag C-76/14 *Manea*, og den deri anførte retspraksis.