SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS PIETER VERLOREN VAN THEMAAT vom 20. März 1985 *

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

1. Einleitende Bemerkungen

Die vorliegende Vorabentscheidungsfrage wirft ein Problem auf, das bereits im Jahr 1982 im rechtswissenschaftlichen Schrifttum in einem lesenswerten Aufsatz in der RTDE (S. 288) Beachtung gefunden hat. Dieser Aufsatz trug die romantische Überschrift „Les ‚belles étrangères' et le traité de Rome". Es ging dabei um eine besondere französische Verbrauchsteuer für Personenwagen mit einer steuerlichen Nutzleistung über 16 CV (Steuer-PS). Solche Fahrzeuge werden in Frankreich nicht hergestellt, wohl aber in anderen Mitgliedstaaten. Der Steuersatz für diese Wagen ist erheblich höher als der Höchstsatz der progressiven gestaffelten Steuer, die auf Personenwagen erhoben wird, die meistens vergleichbaren Preisklassen angehören und aus der Sicht der Verbraucher viele andere vergleichbare Eigenschaften besitzen, jedoch eine niedrigere steuerliche Nutzleistung aufweisen. Die mit der besonderen Verbrauchsteuer belegten Personenwagen dienen meistens auch den gleichen Verbraucherbedürfnisse wie die geringer besteuerten Wagen, die sowohl in Frankreich als auch in anderen Mitgliedstaaten hergestellt werden.

Das erste vorab zu behandelnde — und in dem genannten Aufsatz ausführlich besprochene — Problem bei der Beurteilung der Zulässigkeit einer solchen besonderen Verbrauchsteuer, die in Wirklichkeit nur die eingeführten Personenwagen trifft, ist die Frage, ob es hier um eine nach Artikel 12 EWG-Vertrag verbotene Abgabe mit gleicher Wirkung wie ein Einfuhrzoll geht oder um eine nach Artikel 95 EWG-Vertrag verbotene höhere inländische Abgabe, als gleichartige inländische Waren zu tragen haben. Sollte dem Standpunkt der französischen Regierung beizupflichten sein, daß die mit der besonderen Verbrauchsteuer belegten Personenwagen wegen der unterschiedlichen steuerlichen Nutzleistung mit anderen Personenwagen nicht vergleichbar seien, erhebt sich zur Anwendbarkeit von Artikel 95 weiterhin die Frage, ob im vorliegenden Fall eine inländische Abgabe vorliegt, die die Produktion anderer Personenwagen mittelbar schützt.

Auf diese beiden vorab zu behandelnden Fragen werde ich näher eingehen, wenn ich den Sachverhalt und den Verfahrensverlauf in diesem Rechtsstreit kurz dargestellt habe, der das Tribunal de grande instance Belfort veranlaßt hat, Ihnen zwei Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen, nachdem es diese Fragen vorher selbst erörtert hat. Die Darstellung werde ich im einzelnen der Zusammenfassung der Rechtssache im Sitzungsbericht entnehmen, wobei ich sie um einige Tatsachen ergänzen werde, die in der mündlichen Verhandlung mitgeteilt worden und unwidersprochen geblieben sind.

2. Sachverhalt und Verfahren

Michel Humblot wurde am 13. April 1981 in Frankreich Eigentümer eines Kraftfahrzeugs der Marke Mercedes mit einer steuerlichen Nutzleistung von 36 CV. Dabei bezahlte er die sogenannte „Sondersteuer"

* Aus dem Niederländischen übersetzt.

(taxe spéciale), die im Jahr 1981 5 000 FF betrug.

Die Kraftfahrzeugsteuer wird in Frankreich nach Artikel 1007 Code Général des Impôts erhoben. Es gibt zwei unterschiedliche Jahressteuern: eine progressive gestaffelte Steuer für Kraftfahrzeuge mit einer steuerlichen Nutzleistung bis einschließlich 16 CV und eine Sondersteuer (Einheitssatz) für Fahrzeuge mit einer steuerlichen Nutzleistung über 16 CV, wie sie Humblot bezahlen mußte.

Diese Sondersteuer, die im Jahr 1956 eingeführt wurde, wurde im Laufe der Jahre wiederholt geändert. So hat das Steuergesetz von 1980 diese Steuer folgendermaßen modifiziert: Vor diesem Zeitpunkt wurde die Kraftfahrzeugsondersteuer nur für zwei Jahre erhoben, danach wurde die für die anderen Kraftfahrzeuge geltende Regelung, das heißt die gestaffelte Steuer, angewandt. Seit 1980 wird die Sondersteuer fünf Jahre lang erhoben, und erst nach Ablauf dieses Zeitraums gilt ein degressiver Satz. Außerdem wurden die Steuersätze erhöht. So wurde — noch immer im Jahr 1980 — der Satz der gestaffelte Steuer um 40 bis 60 %, die Sondersteuer aber um 177 % erhöht. Im Jahre 1983 betrug die Sondersteuer 8 100 FF, während sich die höchste gestaffelte Steuer für weniger als fünf Jahre alte Kraftfahrzeuge von 12 bis 16 CV auf 2 400 FF belief. Seit 1984/85 ist nach den Ausführungen des Vertreters der französischen Regierung in der mündlichen Verhandlung eine beschränkte regionale Abstufung des Steuersatzes möglich, die jedoch die für den Steuersatz geltende grundsätzliche Unterscheidung zwischen den beiden genannten Hauptgruppen von Personenwagen nicht in Frage stellt. Nach diesen Ausführungen beträgt in Paris der Satz für Personenwagen mit mehr als 16 Steuer-PS derzeit gut das Fünffache des Höchstsatzes für die andere Kategorie (8 856 FF gegenüber 1 734 FF). Der Kläger des Ausgangsverfahrens hat außerdem in der mündlichen Verhandlung unwidersprochen vorgetragen, daß der hohe Anfangssatz der besonderen Verbrauchsteuer von 8 100 FF im Jahre 1983 nicht mehr allein während der ersten zwei Jahre, sondern während der ersten fünf Jahre für die betreffenden Kraftwagen gegolten habe. Für die darauffolgenden fünfzehn Jahre sei eine Jahressteuer von 4 050 FF eingeführt worden. Schließlich hat der Kläger des Ausgangsverfahrens in der mündlichen Verhandlung noch darauf hingewiesen, daß auch die Art der Berechnung der steuerlichen Nutzleistung einen diskriminierenden Bestandteil enthalte, der für den Tatsachenrichter von Bedeutung sein könnte.

Nach Ansicht des Klägers trifft die Sondersteuer nur ausländische Kraftfahrzeuge, da in Frankreich keine Personenwagen mit einer steuerlichen Nutzleistung von mehr als 16 CV hergestellt würden. Daher sei die Sondersteuer eine diskriminierende Maßnahme, die gegen Artikel 95 EWG-Vertrag verstoße. Infolgedessen beantragte der Kläger bei der Direction des services fiscaux (Steuerverwaltung), die Sondersteuer der höchsten gestaffelten Steuer (die im Jahr 1981 1 100 FF betrug) anzugleichen und ihm die Differenz zu erstatten.

Da die Direction des services fiscaux dies ablehnte, verklagte Humblot sie am 23. Februar 1982 vor dem Tribunal de grande instance Belfort. Vor diesem Gericht macht er geltend, die Sondersteuer sei eine Maßnahme, die den freien Warenverkehr bei ausländischen Kraftfahrzeugen behindere, indem diese mit einer höheren Steuer belegt würden, als sie auf konkurrierende gleichartige einheimische Erzeugnisse erhoben werde; die Sondersteuer verstoße somit gegen die Artikel 30 und 95 EWG-Vertrag.

Da das Tribunal de grande instance Belfort es für notwendig hielt, die Rechtsauffassung des Gerichtshofes dazu zu erfahren, hat es mit Urteil vom 6. März 1984 das Verfahren

ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„Ist Artikel 95 EWG-Vertrag — gegebenenfalls in Verbindung mit anderen Bestimmungen und/oder wesentlichen Grundsätzen dieses Vertrages — in dem Sinne auszulegen, daß er es einem Mitgliedstaat — gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen — verwehrt, Erzeugnisse aus einem anderen Mitgliedstaat, die im erstgenannten Mitgliedstaat nicht hergestellt werden, die aber im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofes dort hergestellten Erzeugnissen gleichartig sind oder mit solchen im Wettbewerb stehen, mit einer Sondersteuer zu belegen? Erlaubt es Artikel 95 EWG-Vertrag einem Mitgliedstaat namentlich, eine besondere Steuer von der Art der in Frankreich geltenden Sondersteuer auf Fahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 16 CV zu erheben, wenn in diesem Land anders als in bestimmten anderen Ländern der Gemeinschaft derartige Fahrzeuge nicht hergestellt werden?"

3. Die einschlägigen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts

3.1. *Die Abgrenzung zwischen Artikel 12 und Artikel 95*

Der Gerichtshof hat unter anderem in den Rechtssachen 57/65 (Slg. 1966, 257) und 25/67 (Slg. 1968, 311) bereits darauf hingewiesen, daß die Artikel 12 und 95 EWG-Vertrag nicht gleichzeitig auf ein und denselben Sachverhalt angewendet werden können. Bevor ich auf die Fragen des vorlegenden Gerichts eingehe, werde ich deshalb erst kurz prüfen, ob es im vorliegenden Fall zu Recht von der Anwendbarkeit des Artikels 95 ausgeht. Für die Abgrenzung der Anwendungsbereiche von Artikel 12 und Artikel 95 ist zunächst die Feststellung von Bedeutung, daß nach Ihren Urteilen in den Rechtssachen 24/68 (Kommission/Italien, Slg. 1969, 193) und 29/72 (Marimex, Slg. 1972, 1309) als Abgaben mit gleicher Wirkung wie ein Einfuhrzoll nur die finanziellen Belastungen anzusehen sind, die den Waren im innergemeinschaftlichen Verkehr *wegen ihres* Grenzübertritts auferlegt werden. Dieses Abgrenzungskriterium wird in einer etwas anderen Formulierung in Randnummer 12 der Entscheidungsgründe Ihres jüngeren Urteils vom 3. Februar 1981 in der Rechtssache 90/79 (Kommission/Französische Republik, Slg. 1981, 283) wiederholt. Im vorliegenden Fall geht es zweifellos nicht um eine solche *wegen der* Einfuhr geforderte Abgabe. Weiterhin sind Ihre Urteile in den Rechtssachen 27/67 (Fink-Frucht, Slg. 1968, 333) und 31/67 (Stier, Slg. 1968, 351) von Bedeutung. Nach diesen Urteilen untersagt Artikel 95 den Mitgliedstaaten nicht, aus anderen Mitgliedstaaten eingeführte Waren mit inländischen Abgaben zu belasten (selbst bei der Einfuhr), wenn keine gleichartigen inländischen Waren oder andere schutzfähige Produktionen vorhanden sind. Diese Abgaben dürfen jedoch nicht so hoch sein, daß für diese Erzeugnisse der freie Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft in Gefahr gebracht wird. Eine solche Beeinträchtigung liegt nach diesen Urteilen jedoch nicht vor, wenn Abgabensätze festgelegt werden, die sich im allgemeinen Rahmen des nationalen Systems inländischer Abgaben halten, dessen Bestandteil die streitige Abgabe ist.

Unter Berücksichtigung dieser Urteile kann ich mich der übereinstimmenden Auffassung der Kommission und der französischen Regierung in diesem Verfahren anschließen, daß die streitige Steuer in der Tat nicht an Artikel 12, sondern an Artikel 95 EWG-Vertrag zu messen ist.

3.2. *Die Abgrenzung zwischen Artikel 95 Absatz 1 und Absatz 2*

Für die Abgrenzung zwischen Artikel 95 Absatz 1 und Absatz 2 ist es nach dem Wortlaut dieser Vorschrift entscheidend, ob die einheimische Vergleichsproduktion gleichartig ist. Nach der in Randnummer 5

Ihres Urteils vom 27. Februar 1980 in der Rechtssache 169/78 (Kommission/Italienische Republik, Slg. 1980, 385) zusammengefaßten Rechtsprechung sind die Waren als gleichartig anzusehen, die „in den Augen des Verbrauchers die gleichen Eigenschaften haben und denselben Bedürfnissen dienen". Ob dies im vorliegenden Fall zutrifft, ist zwischen den Parteien streitig. Der Kläger des Ausgangsverfahrens und die Kommission meinen nach meiner Ansicht jedoch zu Recht, daß dies tatsächlich der Fall sei. Aus den Angaben in der mündlichen Verhandlung und in vielen Fachzeitschriften ergibt sich zunächst, daß Personenwagen mit mehr als 16 CV längst nicht immer teurer sind als solche mit höchstens 16 CV. Von den billigsten bis zu den teuersten Personenwagen führt vielmehr eine Linie allmählich ansteigender Preise, wie auch den Übersichten in den Fachzeitschriften leicht zu entnehmen ist. Diese Linie zeigt vor allem keinen plötzlichen Knick, wenn die Nutzleistung von 16 CV überschritten wird. Weiterhin ergibt sich aus den vorgetragenen und den allgemein verfügbaren Angaben, daß auch hinsichtlich Gewicht, Benzinverbrauch, Höchstgeschwindigkeit, Komfort und anderer für die Verbraucher eventuell entscheidender Punkte zwischen den anspruchvollsten Modellen der französischen Automobilproduktion und den mit der besonderen Verbrauchsteuer belegten eingeführten Personenwagen keine wesentlichen Unterschiede bestehen, die bei den genannten Qualitätskriterien einen plötzlichen Sprung erkennen lassen, der im Zusammenhang mit der Grenze von 16 CV steht. Weder die bekannten Preis- noch die Qualitätsverhältnisse können daher die Berufung auf die von der Rechtsprechung des Gerichtshofes grundsätzlich anerkannte Möglichkeit einer höheren Besteuerung von Luxuserzeugnissen (Rechtssache 319/81, Kommission/Italien, Slg. 1983, 601) im vorliegenden Fall rechtfertigen, in dem die Überschreitung von 16 CV als Kriterium für den sprunghaften Anstieg des Steuersatzes um manchmal mehr als 400 % dient. Aufgrund des letztgenannten Urteils ist diese Feststellung unter anderem deshalb von Bedeutung, weil dann, wenn die Grenze zwischen Erzeugnissen mit und solchen ohne Luxuscharakter nicht fließend, sondern auf dem Markt wirklich hinreichend scharf umrissen ist, der Sprung im Steuersatz zwischen beiden Kategorien von Personenwagen nur anhand von Artikel 95 Absatz 2 geprüft werden könnte. Wenn es sich, wie im vorliegenden Fall, um eine fließende Grenze handelt, also um allmählich zunehmende Unterschiede zwischen luxuriöseren und weniger luxuriösen Personenwagen, kann die besondere Verbrauchsteuer für Personenwagen mit einer höheren Nutzleistung als 16 CV entsprechend dem Ersuchen des vorlegenden Gerichts an Artikel 95 Absatz 1 gemessen werden. Die Feststellung der Gleichartigkeit ist im übrigen grundsätzlich Sache des einzelstaatlichen Gerichts, wenn der Gerichtshof auch den Begriff der Gleichartigkeit in einem Fall wie diesem abstrakt erläutern kann. Die Anwendbarkeit von Artikel 95 Absatz 1 ist in einem Vorabentscheidungsverfahren natürlich von besonderer Bedeutung, da es zweifelhaft ist, ob im Falle des Artikels 95 Absatz 2 der zuviel verlangte Steuerbetrag so genau festgestellt werden kann, daß das einzelstaatliche Gericht diese Feststellung bei einer Erstattungsforderung wie im Ausgangsverfahren treffen kann. Ihr Urteil vom 12. Juli 1983 in der Rechtssache 170/78 (Kommission/Vereinigtes Königreich, Slg. 1983, 2265) gibt ein gutes Beispiel für die diesbezüglichen Probleme einer genauen Bestimmung.

4. Beantwortung der vorgelegten Fragen

4.1. Vor der Beantwortung der vorgelegten Fragen möchte ich mit der Kommission auf Randnummer 4 der Entscheidungsgründe Ihres Urteils in der bereits genannten Rechtssache 169/78 hinweisen. Danach sollen Artikel 95 Absätze 1 und 2 „den freien Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten unter normalen Wettbewerbs-

bedingungen dadurch gewährleisten, daß jede Form des Schutzes, die aus einer Waren aus anderen Mitgliedstaaten diskriminierenden inländischen Besteuerung folgen könnte, beseitigt wird". Weiter heißt es dort: „Artikel 95 soll, wie die Kommission zu Recht dargelegt hat, die vollkommene Wettbewerbsneutralität der inländischen Besteuerung für inländische und eingeführte Erzeugnisse sicherstellen."

In Randnummer 7 der Entscheidungsgründe dieses Urteils wird dem hinzugefügt, daß „nach Absatz 1 [des Artikels 95] der Vergleich der Abgabenbelastung maßgeblich ist, mag sie auf dem Abgabensatz, der Steuerveranlagung oder anderen Durchführungsmodalitäten beruhen".

4.2. Unter Berufung auf Randnummer 14 der Entscheidungsgründe Ihres bereits zitierten Urteils vom 3. Februar 1981 in der Rechtssache 90/79 (Kommission/Frankreich, Slg. 1981, 283) meint die französische Regierung, daß die streitige besondere Verbrauchsteuer eine inländische Abgabe sei, die „Erzeugnisgruppen systematisch nach objektiven Kriterien unabhängig vom Ursprung der Erzeugnisse erfaßt". Die Überschreitung von 16 CV als Kriterium der Besteuerung sei in der Tat ebenso wie das für die streitige Abgabe geltende Kriterium des Alters objektiv und werde unabhängig vom Ursprung der Erzeugnisse angewandt. In diesem Zusammenhang beruft sich die französische Regierung auch noch auf die Randnummer 14 Ihres Urteils vom 15. März 1983 in der Rechtssache 319/81 (Kommission/Italien, Slg. 1983, 601). Dort heißt es wie folgt: „Es kann im übrigen nicht bestritten werden, daß die Mitgliedstaaten im Rahmen der harmonisierten Mehrwertsteuerregelung das Recht haben, unter anderem bestimmte als Luxuserzeugnisse angesehene Konsumgüter höher zu besteuern. Die den Mitgliedstaaten so belassene Freiheit der Besteuerung im Bereich der inländischen Abgaben rechtfertigt jedoch keine Abweichungen von dem grundlegenden steuerlichen Diskriminierungsverbot des Artikels 95; sie hat sich vielmehr in den Rahmen dieser Vorschrift einzufügen und die darin enthaltenen Verbote zu beachten." Nach Ansicht der französischen Regierung ist der Beweis nicht zu führen, daß Personenwagen mit mehr und solche mit weniger als 16 CV gleichartig seien. Die genannte Grenze hänge mit dem Luxuscharakter von Personenwagen mit einer Nutzleistung über 16 CV zusammen, deren Preis den von unter dieser Grenze liegenden Personenwagen um etwa 60 % übersteige. Daß die Sondersteuer hauptsächlich eingeführte Personenwagen treffe, sei angesichts des objektiven Charakters des angewandten Kriteriums nicht ausreichend, um diese Steuer als diskriminierend im Sinne von Artikel 95 Absatz 1 anzusehen.

4.3. Nach Auffassung der Kommission muß der Begriff „Gleichartigkeit" im Sinne von Artikel 95 Absatz 1 so ausgelegt werden, wie in der von mir bereits zitierten Randnummer 5 der Entscheidungsgründe Ihres Urteils in der Rechtssache 169/78. Es gehe also darum, festzustellen, ob die Erzeugnisse „in den Augen des Verbrauchers die gleichen Eigenschaften haben und denselben Bedürfnissen dienen". In diesem Sinne gehe es im vorliegenden Fall unbestreitbar um gleichartige Erzeugnisse. Sie hätten in den Augen des Verbrauchers gleichartige, wenn nicht dieselben Eigenschaften, dienten denselben Bedürfnissen und seien hinsichtlich ihrer Verwendung durch ihre in jeder Beziehung vorhandene Vergleichbarkeit gekennzeichnet. Die Kommission und auch die Klägerin des Ausgangsverfahrens haben die Vergleichbarkeit an verschiedenen konkreten Beispielen gezeigt, die sie in der mündlichen Verhandlung noch ergänzt haben. Diese betrafen unter anderem die Preise, die für Personenwagen mit einer Nutzleistung über 16 CV keineswegs immer höher, geschweige denn um 60 % über denen für Personenwagen unterhalb dieser Grenze liegen. Wenn ein Mit-

gliedstaat aufgrund Ihrer Rechtsprechung bestimmte Erzeugnisse wegen ihres Luxuscharakters mit einer höheren Steuer belege, müsse das dabei verwendete Unterscheidungskriterium auf die genannte Zielsetzung abgestimmt sein und jede unmittelbare oder mittelbare Diskriminierung vermeiden. Im vorliegenden Fall sei von einer solchen Abstimmung zwischen Steuerkriterium und Luxuscharakter keine Rede. Auch viele Personenwagen mit einer Nutzleistung unter 16 CV besäßen eindeutig Luxuscharakter, gleich, ob man dabei vor allem auf den Preis oder auch auf andere für den Luxuscharakter maßgebliche Eigenschaften abstelle [1]. Auch hinsichtlich des Benzinverbrauchs (soweit auch Energieeinsparung ein Ziel der besonderen Verbrauchsteuer sei) zeigen die Daten in der Praxis nach Ansicht der Kommission, daß zwischen dem verwendeten Unterscheidungskriterium und diesem Ziel kein so enger Zusammenhang bestehe, daß dieses Kriterium als auf das genannte Ziel abgestimmt angesehen werden könnte. Schließlich genüge die besondere Verbrauchsteuer selbst als Luxussteuer keinesfalls den von der Rechtsprechung des Gerichtshofes aufgestellten Erfordernissen, wonach sie nicht zur unmittelbaren oder mittelbaren Diskriminierung von Einfuhren aus anderen Mitgliedstaaten führen dürfe. Ein progressiver Steuersatz dürfe nur in dem Maße zu einer höheren Besteuerung der eingeführten Waren führen, als die Progression des Steuersatzes im Verhältnis zu den mit der Steuer angestrebten Zielen stehe. Ein sprunghafter Anstieg des Steuersatzes wie hier genüge in keinem Fall den als Hypothese einmal unterstellten Zielen der Steuer (Luxussteuer, Energieeinsparung).

4.4. Ich kann mich diesem Standpunkt der Kommission anschließen, der in den wesentlichsten Punkten auch vom Kläger des Ausgangsverfahrens unterstützt wird. Die mündliche Verhandlung hat insoweit auch keine wesentlich neuen Gesichtspunkte geliefert. Aus zwei Gründen scheint es mir jedoch wünschenswert, die von der Kommission vorgeschlagene Antwort [2] genauer zu fassen. Erstens halte ich eine Präzisierung im Hinblick auf die Anwendbarkeit von Artikel 95 Absatz 1 in Fällen wie dem hier vorliegenden für wünschenswert. Zweitens ist meines Erachtens eine genauere Fassung in dem Sinn wünschenswert, daß Artikel 95 Absatz 1 zwar einem sprunghaften Anstieg des Steuersatzes wie im vorliegenden Fall entgegensteht, nicht aber einer allmählichen Progression des Steuersatzes, vorausgesetzt, daß diese allmähliche Steigerung im Verhältnis zu den mit der Progression angestrebten nichtfiskalischen Zielen steht. Wie sich aus der Natur einer besonderen Verbrauchsteuer ergibt — und darauf möchte ich zum Schluß hinweisen —, kann bei ihr der Steuersatz genauer auf die betroffenen Erzeugnisse abgestimmt werden, als dies bei einer allgemeinen Umsatzsteuer der Fall ist.

1 — Ich verweise wegen dieser anderen maßgeblichen Eigenschaften auf Nr. 3 dieser Schlußanträge.

2 — „1) Artikel 95 EWG-Vertrag ist dahin auszulegen, daß es einem Mitgliedstaat verwehrt ist, eine besondere Steuer auf Kraftfahrzeuge zu erheben, die eine bestimmte steuerliche Nutzleistung überschreiten und ausschließlich in anderen Mitgliedstaaten hergestellt werden, während Kraftfahrzeuge, die diese Leistung nicht überschreiten und auch in dem erstgenannten Mitgliedstaat hergestellt werden, mit einer erheblich niedrigeren Steuer belegt werden, sofern beide Erzeugnisse als gleichartig im Sinne von Artikel 95 Absatz 1 anzusehen sind.

2) Eine Regelung der progressiven Besteuerung gleichartiger Erzeugnisse anhand von objektiven Kriterien ist mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar, soweit die damit verfolgten wirtschaftlichen Ziele ihrerseits mit den Erfordernissen des EWG-Vertrags im Einklang stehen, diese Progression durch diese Ziele vorgegeben ist und eine gleichmäßige Steigerung vorsieht und dabei jede Form der unmittelbaren oder mittelbaren Diskriminierung von aus anderen Mitgliedstaaten eingeführten Erzeugnissen oder des Schutzes einheimischer Konkurrenzerzeugnisse ausgeschlossen ist."

5. Ergebnis

Nach alledem schlage ich Ihnen abschließend vor, auf die Ihnen vorgelegten Fragen wie folgt zu antworten:

„1) Artikel 95 Absatz 1 EWG-Vertrag ist dahin auszulegen, daß es einem Mitgliedstaat verwehrt ist, eine besondere Verbrauchsteuer auf Kraftfahrzeuge zu erheben, die eine bestimmte steuerliche Nutzleistung überschreiten und ausschließlich oder nahezu ausschließlich in anderen Mitgliedstaaten hergestellt werden, während Kraftfahrzeuge, die diese Leistung nicht überschreiten und auch in dem erstgenannten Mitgliedstaat hergestellt werden, selbst unter Zugrundelegung der höchsten Progressionsstufe mit einer anders ausgestalteten, erheblich niedrigeren Verbrauchsteuer belegt werden. Dies gilt vor allem, wenn es zwischen den beiden Fahrzeugkategorien beim Preis oder bei anderen in den Augen der Verbraucher wesentlichen Eigenschaften keine Unterschiede gibt, für die das Unterscheidungskriterium der steuerlichen Nutzleistung geeignet und angemessen ist, und beide Kategorien denselben Bedürfnissen dienen.

2) Eine besondere Kraftfahrzeugsteuer der im vorliegenden Fall in Rede stehenden Art ist mit dem Diskriminierungsverbot des Artikels 95 Absatz 1 nur vereinbar, wenn das für die Anwendung verschiedener Steuersätze gewählte Unterscheidungskriterium und die Modalitäten eines eventuell angewandten progressiven Steuersatzes auf die damit verfolgten wirtschaftlichen Ziele abgestimmt sind, wenn die Ziele selbst mit den Erfordernissen des EWG-Vertrags im Einklang stehen und wenn die Progression bei den einzelnen besonderen Verbrauchsteuern für die vom Gesetz unterschiedenen Kraftfahrzeugkategorien so ausgestaltet ist, daß eine gleichmäßige Steigerung vorgesehen ist. Dabei kann eine für beide Kategorien nach dem gleichen Progressionsfaktor berechnete, allmähliche Steigerung des progressiven Steuersatzes mit dem genannten Diskriminierungsverbot durchaus vereinbar sein; dies gilt jedoch nicht für einen plötzlichen Übergang zu einem erheblich höheren Satz oberhalb einer bestimmten Grenze."