CONCLUSIE VAN DE ADVOCAAT-GENERAAL P. VERLOREN VAN THEMAAT van 20 maart 1985

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

1. Inleidende opmerkingen

In de onderhavige prejudiciële vragen is een probleem aan de orde, dat reeds in 1982 de aandacht heeft getrokken van de rechtsleer en wel in een lezenswaardig artikel in de RTDE (blz. 288). Dit artikel droeg de romantische titel „Les ‚belles étrangères' et le traité de Rome". Het gaat bij dit probleem om een bijzondere Franse verbruiksbelasting op personenauto's met een fiscaal motorvermogen van meer dan 16 pk. Dergelijke auto's worden niet in Frankrijk vervaardigd, maar wel in andere Lid-Staten. Het belastingtarief op deze auto's is aanzienlijk hoger dan het maximale tarief van de differentiële en progressieve belasting, die wordt geheven terzake van personenauto's in veelal vergelijkbare prijsklassen en met vele andere, uit het oogpunt van de gebruikers vergelijkbare eigenschappen, maar met een lager fiscaal vermogen. De door de bijzondere verbruiksbelasting getroffen auto's voorzien ook in veelal vergelijkbare behoeften van de gebruikers als de lager belaste personenauto's, die zowel in Frankrijk als in andere Lid-Staten worden vervaardigd.

Een eerste prealabel — en in het geciteerde artikel uitvoerig besproken — probleem bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van een dergelijke bijzondere verbruiksbelasting, die in feite alleen ingevoerde personenauto's treft, is de vraag, of hier sprake is van een door artikel 12 van het EEG-Verdrag verboden heffing van gelijke werking als een invoerrecht, dan wel van een door artikel 95 van dit Verdrag verboden hogere binnenlandse belasting dan die welke op gelijksoortige nationale produkten worden geheven. Indien de Franse regering gelijk zou hebben met haar stelling, dat op grond van het verschil in fiscaal vermogen, de door de bijzondere verbruiksbelasting getroffen auto's niet gelijksoortig zijn met andere soorten personenauto's rijst bij toepasselijkheid van artikel 95 vervolgens nog de vraag, of in casu gesproken moet worden van een binnenlandse belasting, die zijdelings de produktie van andere auto's beschermt.

Op deze beide prealabele vragen zal ik nader ingaan, na eerst een overzicht te hebben gegeven van de feiten en het procesverloop in het geschil, dat het Tribunal de Grande Instance te Belfort aanleiding gaf U twee prejudiciële vragen te stellen en alvorens op die vragen zelf in te gaan. Het nadere overzicht zal ik, onder toevoeging van enige tijdens de zitting verschafte en niet weersproken aanvullende gegevens, overnemen van de samenvatting van de zaak in het rapport ter terechtzitting.

2. De feiten en het procesverloop

Michel Humblot werd op 13 april 1981 in Frankrijk eigenaar van een Mercedes met een fiscaal vermogen van 36 pk. Bij die gelegenheid betaalde hij de zogenaamde „bij-

zondere belasting" (taxe spéciale), die in 1981 FF 5 000 bedroeg.

De motorrijtuigenbelasting wordt in Frankrijk geheven krachtens artikel 1007 van de Code Général des Impôts. Er zijn twee verschillende jaarlijkse belastingen: een differentiële en progressieve belasting op motorrijtuigen met een fiscaal vermogen van 16 pk of minder en een bijzondere belasting (uniform tarief) op voertuigen met een fiscaal vermogen van meer dan 16 pk, zoals Humblot heeft moeten betalen.

Deze bijzondere belasting, waarvan in 1956 voor het eerst sprake was, werd in de loop der jaren herhaaldelijk gewijzigd. Zo heeft de Financiënwet van 1980 deze belasting gewijzigd als volgt: vòòr die datum werd de bijzondere motorrijtuigenbelasting maar twee jaar geheven, waarna het voor de andere motorrijtuigen geldende stelsel, oftewel de differentiële belasting, van toepassing werd. Sinds 1980 wordt de bijzondere belasting vijf jaar geheven, en wordt eerst na het verstrijken van die termijn een degressief tarief toegepast. Daarbij komt, dat de belastingtarieven werden verhoogd. Zo werd, nog steeds in 1980, het tarief van de differentiële belasting met 40 tot 60%, maar de bijzondere belasting met 177% verhoogd. In 1983 bedroeg de bijzondere belasting FF 8 100, terwijl de hoogste differentiële belasting op motorrijtuigen van 12 tot 16 pk van minder dan vijf jaar, een bedrag van FF 2 400 had bereikt. Sinds 1984/85 is blijkens de uiteenzettingen van de vertegenwoordiger der Franse regering ter zitting een beperkte departementale tariefdifferentiatie mogelijk, die het beginsel van de tariefdifferentiatie tussen de beide genoemde hoofdcategorieën van auto's echter niet mag aantasten. In Parijs bedraagt het tarief voor de auto's van meer dan 16 fiscale pk blijkens die uiteenzetting thans ruim het vijfvoud van het hoogste tarief voor de andere categorie (FF 8 856 tegenover FF 1 734). Namens verzoeker in het bodemgeschil is daaraan ter zitting nog onweersproken toegevoegd de informatie, dat in 1983 het hoge aanvangstarief van de bijzondere verbruiksbelasting van FF 8 100 niet meer uitsluitend gedurende de twee eerste jaren, maar gedurende de vijf eerste jaren van toepassing bleef op de betrokken auto. Voor de daarop volgende vijftien jaren werd een jaarlijkse belasting van FF 4 050 ingevoerd. Tenslotte werd er namens verzoeker in het bodemgeschil tijdens de zitting nog op gewezen, dat ook de wijze van berekening van het fiscale motorvermogen een discriminatoir element bevat, dat voor de feitenrechter van belang zou kunnen zijn.

Volgens Humblot treft de bijzondere belasting slechts buitenlandse motorrijtuigen, aangezien in Frankrijk geen personenauto's met een fiscaal vermogen van meer dan 16 pk worden geproduceerd. Als zodanig zou de bijzondere belasting een met artikel 95 EEG-Verdrag strijdige discriminerende maatregel zijn. Derhalve heeft Humblot de direction des services fiscaux (belastingadministratie) verzocht, de bijzondere belasting vast te stellen op het niveau van de hoogste differentiële belasting (deze bedroeg in 1981 FF 1 100) en het verschil terug te betalen.

Omdat de direction des services fiscaux dit weigerde, dagvaardde Humblot op 23 februari 1982 deze administratie voor het Tribunal de Grande Instance te Belfort. Voor deze instantie voerde Humblot aan, dat de bijzondere belasting een maatregel is die het vrije verkeer van buitenlandse motorrijtuigen belemmert door er een hogere belasting op te leggen dan die welke gelijksoortige en concurrerende nationale produkten treft, en dus in strijd is met de artikelen 30 en 95 EEG-Verdrag.

Van oordeel dat het nodig was het standpunt van het Hof terzake te kennen, heeft het Tribunal de Grande Instance te Belfort bij vonnis van 6 maart 1984 de behandeling

van de zaak geschorst en aan het Hof de navolgende prejudiciële vraag gesteld:

„Moet artikel 95 EEG-Verdrag, eventueel in samenhang met andere bepalingen van dit Verdrag en/of daarin vervatte grondbeginselen, in die zin worden uitgelegd, dat het in de weg staat — en eventueel, op welke voorwaarden — aan de heffing door een Lid-Staat van een specifieke belasting op produkten uit een andere Lid-Staat, die eerstgenoemde staat niet zelf produceert, wanneer deze produkten in de zin van 's Hofs rechtspraak gelijksoortig zijn of concurreren met zijn eigen produkten? Laat met name artikel 95 toe, dat een Lid-Staat specifieke belastingen, zoals de in Frankrijk ingestelde bijzondere belasting, heft op motorrijtuigen van meer dan 16 pk, wanneer in die Lid-Staat anders dan in sommige andere landen van de Gemeenschap dergelijke motorrijtuigen niet worden geproduceerd?"

3. Toepasselijke voorschriften van gemeenschapsrecht

3.1. *De afbakening tussen artikel 12 en artikel 95*

Uw Hof heeft er onder meer in de zaken 57/65 (Jurispr. 1966, blz. 355) en 25/67 (Jurispr. 1968, blz. 293) reeds op gewezen, dat de artikelen 12 en 95 van het Verdrag niet tegelijkertijd op één en hetzelfde feit kunnen worden toegepast. Voordat ik op de door de verwijzingsrechter gestelde vragen inga, zal ik derhalve eerst kort onderzoeken, of hij er terecht van uitgaat, dat in casu artikel 95 van toepassing is. Voor de afbakening van de toepassingsgebieden van respectievelijk artikel 12 en artikel 95 is om te beginnen de vaststelling van belang, dat ingevolge Uw arresten in de zaken 24/68 (Commissie tegen Italië, Jurispr. 1969, blz. 193) en 29/72 (Marimex, Jurispr. 1972. blz. 1309) als heffingen met gelijke werking als een invoerrecht uitsluitend worden beschouwd geldelijke lasten welke *wegens grensoverschrijding* op binnen de Gemeenschap circulerende goederen worden gelegd. In enigszins andere bewoordingen werd dit afbakeningscriterium herhaald in rechtsoverweging 12 van Uw meer recente arrest van 3 februari 1981 in de zaak 90/79 (Commissie tegen Frankrijk, Jurispr. 1981, blz. 283). Van een dergelijke *wegens invoer* geheven belasting is in casu duidelijk geen sprake. Vervolgens zijn van belang Uw arresten in de zaken Fink-Frucht (zaak 27/67, Jurispr. 1968, blz. 315) en Stier (zaak 31/67, Jurispr. 1968, blz. 333). Volgens deze arresten is het de Lid-Staten op grond van artikel 95 niet verboden op uit andere Lid-Staten ingevoerde produkten binnenlandse belastingen te zeffen (zelfs op het tijdstip van invoer) wanneer gelijksoortige binnenlandse produkten of andere voor bescherming in aanmerking komende binnenlandse produkties ontbreken. Deze belastingen mogen dan echter niet zo hoog zijn, dat voor zoveel die produkten betreft het vrije goederenverkeer binnen de Gemeenschap in gevaar zou worden gebracht. Een zodanige benadeling mag intussen volgens deze arresten niet aanwezig worden geacht wanneer het belastingpercentage het algemeen kader van het nationale belastingstelsel, waarvan de litigieuze belasting een integrerend onderdeel uitmaakt, niet te boven gaat.

Tegen de achtergrond van deze arresten kan ik mij aansluiten bij het eensluidend oordeel van de Commissie en van de Franse regering in de onderhavige procedure, dat de onderwerpelijke belasting inderdaad niet aan artikel 12, maar aan artikel 95 van het EEG-Verdrag moet worden getoetst.

3.2. *De afbakening tussen de eerste en de tweede alinea van artikel 95*

Voor wat vervolgens de afbakening tussen de eerste en de tweede alinea van artikel 95 betreft, is blijkens de tekst van dit artikel het al dan niet gelijksoortig zijn van de nationale referentieproduktie beslissend. Blijkens

de in rechtsoverweging 5 van Uw arrest van 27 februari 1980 in de zaak 169/78 (Commissie tegen Italië, Jurispr. 1980, blz. 385) samengevatte rechtspraak dienen als gelijksoortig te worden aangemerkt „de produkten die uit verbruikersoogpunt soortgelijke eigenschappen vertonen en aan dezelfde behoeften voldoen". Of dit in casu het geval is, is tussen partijen omstreden. Eiser in het bodemgeschil en de Commissie menen naar mijn oordeel echter terecht, dat dit inderdaad het geval is. Uit de ter zitting geproduceerde en uit vele vaktijdschriften blijkende gegevens blijkt in de eerste plaats, dat de auto's met meer dan 16 pk lang niet altijd duurder zijn dan auto's met ten hoogste 16 pk. Tussen de goedkoopste en de duurste personenauto's bestaat veeleer een lijn van geleidelijk stijgende prijzen, zoals eveneens uit overzichten in de vaktijdschriften gemakkelijk kan worden afgeleid. Deze lijn vertoont met name geenszins een plotseling breukvlak, dat samenhangt met het al dan niet overschrijden van 16 pk motorvermogen. Vervolgens blijkt uit de verschafte en uit de algemeen beschikbare gegevens, dat ook op het punt van gewicht, benzineverbruik, maximumsnelheid, comfort of andere eventueel voor gebruikers relevante punten geen wezenlijke verschillen bestaan tussen de meest prestigieuze modellen van de Franse autoproduktie en de door de bijzondere verbruiksbelasting getroffen ingevoerde auto's, die een plotseling breukvlak op de genoemde kwaliteitspunten aangeven, dat samenhang vertoont met de grenslijn van 16 pk. Noch de bekende prijsverhoudingen, noch de kwaliteitsverhoudingen kunnen derhalve in casu een in Uw rechtspraak (zaak 319/81, Commissie tegen Italië, Jurispr. 1983, blz. 601) in beginsel erkende mogelijkheid van hogere belasting van luxe produkten rechtvaardigen, waarbij de 16 pk-grens als maatstaf voor een tariefsprong van soms meer dan 400% wordt gehanteerd. Deze vaststelling is blijkens het laatstgenoemde arrest onder meer van belang, omdat bij een niet vloeiend, maar inderdaad op de markt voldoende scherp afgebakend en aanzienlijk verschil tussen produkten zonder en met een luxekarakter, de sprongmutatie in belastingtarief tussen beide categorieën van auto's slechts getoetst zou kunnen worden aan artikel 95, tweede alinea. Wanneer, gelijk in casu, van een vloeiend verloop, dus van een geleidelijke stijging van de verschillen tussen minder luxueuze en meer luxueuze auto's sprake is, is toetsing van de bijzondere verbruiksbelasting op auto's met meer dan 16 pk motorvermogen aan artikel 95, eerste alinea, als door de verwijzingsrechter gevraagd mogelijk. Overigens is de vaststelling van de gelijksoortigheid in beginsel een zaak van de nationale rechter, al is een abstracte precisering van het begrip gelijksoortigheid door Uw Hof voor een geval als hier aan de orde mogelijk. De toepasselijkheid van artikel 95, eerste alinea, is in een prejudiciële procedure uiteraard van bijzonder belang, omdat het twijfelachtig is, in hoeverre bij toepasselijkheid van artikel 95, tweede alinea, een zodanig nauwkeurige vaststelling van het teveel gevraagde belastingbedrag mogelijk is, dat deze vaststelling door de nationale rechter zou kunnen geschieden bij een vordering tot terugbetaling als in casu aan de orde. Uw arrest van 12 juli 1983 in de zaak 170/78 (Commissie tegen Verenigd Koninkrijk, Jurispr. 1983, blz. 2265) geeft een goede illustratie van de in dit opzicht bestaande preciseringsproblemen.

4. Beantwoording van de gestelde vragen

4.1. Voor de beantwoording van de gestelde vragen kan met de Commissie voorop worden gesteld, dat ingevolge rechtsoverweging 4 van Uw arrest in de reeds geciteerde zaak 169/78, artikel 95, eerste en tweede alinea, ten doel heeft „het vrije verkeer tussen de Lid-Staten onder normale concurrentieverhoudingen te verzekeren door elke

vorm van bescherming uit te sluiten die het gevolg kan zijn van de toepassing van binnenlandse belastingen die discriminerend zijn ten opzichte van produkten uit andere Lid-Staten. Zoals de Commissie terecht heeft opgemerkt, dient artikel 95 de volstrekte neutraliteit van de binnenlandse belastingen te waarborgen ten aanzien van de mededinging tussen nationale en geïmporteerde produkten".

In rechtsoverweging 7 van hetzelfde arrest werd daaraan toegevoegd, dat „bij de eerste alinea" (van artikel 95) „de vergelijking van de fiscale lasten — aan de hand van het tarief, de belastinggrondslag dan wel andere toepassingsmodaliteiten — het aangewezen beoordelingscriterium is".

4.2. Zich daarbij beroepend op rechtsoverweging 14 van Uw reeds geciteerde arrest van 3 februari 1981 in de zaak 90/79 (Commissie tegen Frankrijk, Jurispr. 1981, blz. 283), meent de Franse regering, dat de in geding zijnde bijzondere verbruiksbelasting een binnenlandse belasting is „waardoor groepen produkten stelselmatig worden getroffen volgens objectieve, onafhankelijk van de oorsprong der produkten toegepaste criteria". De belastingmaatstaf van meer dan 16 pk zou inderdaad evenals het door de litigieuze belasting gehanteerde leeftijdscriterium objectief zijn en onafhankelijk van de oorsprong der produkten worden toegepast. Zij beroept zich in dit verband ook nog op rechtsoverweging 14 van Uw arrest van 15 maart 1983 in de zaak 319/81 (Commissie tegen Italië, Jurispr. 1983, blz. 601). Deze rechtsoverweging luidt als volgt: „Bovendien kan niet worden betwist, dat de Lid-Staten in het kader van de geharmoniseerde BTW-stelsels bevoegd zijn inzonderheid bepaalde, als luxe produkten beschouwde verbruiksgoederen zwaarder te belasten. De heffingvrijheid op het gebied van de binnenlandse belastingen, die dus aan de Lid-Staten moeten worden gelaten, kan echter geen afwijkingen rechtvaardigen van het in artikel 95 neergelegde fundamentele verbod van fiscale discriminatie: zij dient binnen de grenzen te blijven die deze bepaling stelt, en de daarin neergelegde verboden te respecteren." De Franse regering meent, dat de gelijksoortigheid van de personenauto's met meer en die met minder dan 16 pk niet kan worden aangetoond. De genoemde grens zou corresponderen met een luxekarakter van de auto's boven genoemde grens, waarvan de prijs ongeveer 60% hoger zou liggen dan de prijs van auto's beneden genoemde grens. Het enkele feit, dat de bijzondere belasting hoofdzakelijk ingevoerde auto's treft, zou gegeven het objectieve karakter van de gehanteerde criteria niet voldoende zijn om deze belasting als discriminerend in de zin van artikel 95, eerste alinea, te beschouwen.

4.3. De Commissie meent, dat het begrip „gelijksoortigheid" in de zin van artikel 95, eerste alinea, moet worden uitgelegd in de zin van de reeds door mij geciteerde rechtsoverweging 5 van Uw arrest in de zaak 169/78. Het gaat er dus om, vast te stellen of „de produkten uit verbruikersoogpunt soortgelijke eigenschappen vertonen en aan dezelfde behoeften voldoen". Naar haar oordeel kan niet bestreden worden, dat in casu van gelijksoortige produkten in de zin van dit criterium sprake is. Zij hebben naar haar oordeel soortgelijke, zo geen identieke, eigenschappen uit verbruikersoogpunt, beantwoorden aan dezelfde behoeften en worden door een volledige vergelijkbaarheid in hun gebruik gekarakteriseerd. De Commissie en ook de eiser in het bodemgeding geven van die vergelijkbaarheid verschillende concrete voorbeelden, die ter zitting nog werden aangevuld. Zij betreft onder meer de prijzen, die voor de auto's boven de 16 pk-grens geenszins altijd hoger, laat staan 60% hoger liggen dan voor auto's beneden die grens. Voorzover een Lid-Staat

op grond van Uw rechtspraak op grond van het luxekarakter van bepaalde produkten een hogere belasting zou mogen heffen, zal het daartoe gehanteerde differentiatiecriterium naar het oordeel van de Commissie coherent moeten zijn met genoemde doelstelling en iedere directe of indirekte discriminatie moeten vermijden. In casu zou van een dergelijke coherentie tussen belastingmaatstaf en luxekarakter geen sprake zijn. Ook vele auto's met minder dan 16 pk zouden een duidelijk luxekarakter bezitten, ongeacht of men daarbij met name naar de prijs of ook naar andere voor het luxekarakter relevante eigenschappen kijkt [1]. Ook op het punt van benzineverbruik (voor zover ook energiebesparing één van de doelstellingen van de bijzondere verbruiksbelasting zou zijn) meent de Commissie, dat de praktijkgegevens aantonen, dat geen zodanig verband tussen het gehanteerde differentiatiecriterium en een dergelijke doelstelling bestaat, dat dit criterium coherent kan worden geacht met genoemde doelstelling. Tenslotte meent de Commissie, dat de bijzondere verbruiksbelasting zelfs als luxebelasting in geen geval voldoet aan de eis van Uw rechtspraak, dat zij niet tot rechtstreekse of onrechtstreekse discriminatie ten opzichte van invoer uit andere Lid-Staten mag leiden. Een progressief tarief van een belasting zou slechts mogen leiden tot een hogere belasting op ingevoerde goederen in de mate, waarin de progressie in de tarieven evenredig is aan de met de belasting nagestreefde doeleinden. Een sprongmutatie in de tarieven als in casu toegepast zou in geen geval aan de bij wijze van hypothese verondersteld doelstellingen van de belasting (luxebelasting, energiebesparing) voldoen.

4.4. Ik kan mij bij dit standpunt van de Commissie aansluiten, dat op de belangrijkste punten ook door eiser in het bodemgeschil wordt ondersteund. De zitting heeft in dit opzicht ook geen wezenlijk nieuwe gezichtspunten opgeleverd. Een nadere precisering van het door de Commissie voorgestelde antwoord [2] lijkt mij echter met name wenselijk op twee punten. In de eerste plaats acht ik een precisering gewenst ten aanzien van de toepasselijkheid in gevallen als hier aan de orde van artikel 95, eerste alinea. In de tweede plaats acht ik een precisering gewenst in die zin, dat artikel 95, eerste alinea, zich wel verzet tegen een sprongmutatie in het tarief als hier aan de orde, maar niet tegen een geleidelijk stijgende progressiviteit van het belastingtarief, mits die geleidelijke stijging evenredig is aan de met die progressiviteit nagestreefde niet-fiscale doelstellingen. Ik wijs er tenslotte op, dat uit de aard van een bijzondere verbruiksbelasting voortvloeit, dat het belastingtarief nauwkeuriger op de betrokken produkten kan worden afgestemd dan bij de algemene omzetbelasting het geval is.

1 — Ik verwijs voor deze andere relevante eigenschappen naar paragraaf 3 van deze conclusie.

2 — „1) Artikel 95 EEG-Verdrag moet in die zin worden uitgelegd, dat het in de weg staat aan de heffing door een Lid-Staat van een specifieke belasting op motorrijtuigen boven een bepaald fiscaal vermogen die uitsluitend in andere Lid-Staten worden geproduceerd, terwijl een aanzienlijk lagere belasting wordt geheven op motorrijtuigen die dit vermogen niet te boven gaan en wel in de eerstgenoemde staat worden geproduceerd, nu beide moeten worden geacht gelijksoortige produkten in de zin van de eerste alinea van dat artikel te zijn.

2) Een belastingregeling die gelijksoortige produkten progressief belast aan de hand van objectieve criteria, verdraagt zich met het gemeenschapsrecht voor zover de economische doelstellingen die ermee worden nagestreefd zich op hun beurt verdragen met de verdragsvereisten, deze progressiviteit door deze doelstellingen is ingegeven en in een evenwichtige spreiding voorziet, en daarbij elke vorm van rechtstreekse of onrechtstreekse discriminatie van uit andere Lid-Staten ingevoerde produkten of van bescherming van nationale concurrerende produkten wordt vermeden."

5. Conclusie

Op grond van mijn voorgaande bevindingen stel ik U tenslotte voor, op de U gestelde vragen als volgt te antwoorden:

„1) Artikel 95, eerste alinea, van het EEG-Verdrag moet in die zin worden uitgelegd, dat het in de weg staat aan de heffing door een Lid-Staat van een bijzondere verbruiksbelasting op motorrijtuigen boven een bepaald fiscaal vermogen die uitsluitend of vrijwel uitsluitend in andere Lid-Staten worden geproduceerd, terwijl ook bij het hoogste toegepaste progressieve tarief een aanzienlijk lagere, anders uitgewerkte, verbruiksbelasting wordt geheven op wel in die Lid-Staat geproduceerde motorrijtuigen die dit vermogen niet te boven gaan. Dit geldt met name indien beide groepen voertuigen geen verschillen in prijs en andere uit verbruikersoogpunt relevante eigenschappen vertonen die door genoemd differentiatiecriterium op passende wijze en evenredig aan de genoemde verschillen tot uitdrukking worden gebracht en indien zij aan soortgelijke behoeften voldoen.

2) Een bijzondere verbruiksbelasting op motorrijtuigen van de aard als hier in geding is met name slechts met het discriminatieverbod van artikel 95, eerste alinea, verenigbaar, indien zowel het gekozen differentiatiecriterium voor de toepassing van verschillende tarieven als de gekozen modaliteiten van een eventueel toegepast progressief tarief aangepast zijn aan de daarmede nagestreefde economische doelstellingen, die doelstellingen zelf verenigbaar zijn met de verdragsvereisten en de gekozen progressiemodaliteiten van de verschillende bijzondere verbruiksbelastingen op motorvoertuigen van de door de wetgeving onderscheiden groepen bovendien in een evenwichtige spreiding voorzien. Daarbij kan wel een geleidelijke en voor beide groepen volgens een gelijke progressiefactor berekende stijging van het progressieve tarief, maar niet een plotselinge overgang naar een aanzienlijk hoger tarief boven een bepaalde grens verenigbaar worden geacht met het genoemde discriminatieverbod."