wenn die Verbraucher, die die Absicht haben sollten, der erhöhten Besteuerung, die de facto nur die eingeführten Fahrzeuge trifft, zu entgehen, sich entweder für eine andere Gruppe mit ausländischen Fabrikaten oder für eine Gruppe mit ausländischen wie auch inländischen Fabrikaten entscheiden werden.

SITZUNGSBERICHT
in der Rechtssache C-132/88 *

I — Sachverhalt und rechtlicher Rahmen

A — *Die einschlägige innerstaatliche Regelung*

Die griechischen Rechtsvorschriften über die Besteuerung von Personenkraftwagen sehen zwei Arten von Abgaben vor, nämlich die besondere Verbrauchsteuer und die einmalige zusätzliche Sonderabgabe.

Die im Zeitpunkt der Erhebung der vorliegenden Klage für die besondere Verbrauchsteuer geltenden Einzelbestimmungen ergeben sich aus einer 1986 in Kraft getretenen Änderung (Artikel 43 des Gesetzes Nr. 1676/1986, Ausgabe A 204 des amtlichen griechischen Gesetzblatts) des Gesetzes Nr. 363/1976 vom 22. Juni 1976 über die Besteuerung von Personenkraftwagen (Ausgabe A 152 dieses Gesetzblatts). Diese Steuer wird beim Kauf oder bei der Einfuhr eines Wagens fällig. Sie setzt sich aus zwei Komponenten zusammen.

Die erste Komponente richtet sich nach dem Hubraum des Wagens. Sie wird wie folgt berechnet: 20 DR pro cm³ für Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1 200 cm³ und darunter; 26 DR pro cm³ für Fahrzeuge mit einem Hubraum zwischen 1 201 und 1 800 cm³; 38 DR pro cm³ für Fahrzeuge mit einem Hubraum von über 1 800 cm³. Die Höchstgrenze dieser ersten Komponente beträgt 100 000 DR.

Die zweite Komponente der besonderen Verbrauchsteuer errechnet sich nach der Formel

$$\frac{\text{erste Komponente der Steuer} \times 4 \times V}{100\,000,}$$

wobei V gleich dem Verkaufspreis des Wagens ohne Steuer abzüglich 25 000 DR ist.

Zählt man beide Komponenten zusammen, so ergeben sich für die besondere Verbrauchsteuer Beträge, die jeweils den nachstehend aufgeführten Prozent-

* Verfahrenssprache: Griechisch.

sätzen vom Verkaufspreis des Fahrzeugs ohne Steuer entsprechen:

				(in %)
		600	cm³:	48
von	601 bis	700	cm³:	56
von	701 bis	800	cm³:	64
von	801 bis	900	cm³:	72
von	901 bis	1 000	cm³:	80
von	1 001 bis	1 100	cm³:	88
von	1 101 bis	1 200	cm³:	96
von	1 201 bis	1 300	cm³:	135,2
von	1 301 bis	1 400	cm³:	145,6
von	1 401 bis	1 500	cm³:	156
von	1 501 bis	1 600	cm³:	166,4
von	1 601 bis	1 700	cm³:	176,8
von	1 701 bis	1 800	cm³:	187,2
von	1 801 bis	1 900	cm³:	273,7
von	1 901 bis	2 000	cm³:	288,9
von	2 001 bis	2 100	cm³:	304,1
von	2 101 bis	2 200	cm³:	319,3
von	2 201 bis	2 300	cm³:	334,5
von	2 301 bis	2 400	cm³:	349,7
von	2 401 bis	2 499	cm³:	364,9
	2 500 cm³ und darüber:			400,0

Artikel 3 des vorerwähnten Gesetzes Nr. 363/1976 vom 22. Juni 1976 sieht außerdem eine einmalige zusätzliche Sonderabgabe vor, die bei der Erstzulassung des Fahrzeugs zu entrichten ist. Für Wagen mit einem Hubraum von 1 200 cm³ oder darunter beträgt diese Steuer 100 DR pro cm³. Für Wagen mit einem Hubraum von 1 201 bis 1 800 cm³ beläuft sie sich auf 100 DR pro cm³ für die erste Abgabenstufe von 1 200 cm³; sie erhöht sich um 200 DR pro cm³ für jede weitere Stufe von 100 cm³. Bei Fahrzeugen mit einem Hubraum von über 1 800 cm³ beträgt sie 150 DR pro cm³ für die erste Stufe von 1 200 cm³ und 300 DR pro cm³ für den über 1 200 cm³ hinausgehenden Hubraum.

Die einmalige zusätzliche Sonderabgabe beläuft sich somit auf folgende Beträge:

				(in DR)
		600	cm³:	60 000
von	601 bis	700	cm³:	70 000
von	701 bis	800	cm³:	80 000
von	801 bis	900	cm³:	90 000
von	901 bis	1 000	cm³:	100 000
von	1 001 bis	1 100	cm³:	110 000
von	1 101 bis	1 200	cm³:	120 000
von	1 201 bis	1 300	cm³:	140 000
von	1 301 bis	1 400	cm³:	160 000
von	1 401 bis	1 500	cm³:	180 000
von	1 501 bis	1 600	cm³:	200 000
von	1 601 bis	1 700	cm³:	220 000
von	1 701 bis	1 800	cm³:	240 000
		1 801	cm³:	360 300
		1 802	cm³:	360 600

B — *Das vorgerichtliche Verfahren*

Mit Schreiben vom 16. September 1986 teilte die Kommission der Griechischen Republik mit, daß die griechische Regelung der Besteuerung von Personenkraftwagen ihrer Ansicht nach gegen Artikel 95 EWG-Vertrag verstoße.

Sie stellte zunächst fest, daß in Griechenland nur Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1 600 cm³ oder darunter hergestellt würden.

Weiterhin verwies sie auf die Feststellung des Gerichtshofes in seinem Urteil vom 9. Mai 1985 in der Rechtssache 112/84 (Humblot, Slg. 1985, 1367), wonach eine Progressionssteuer auf Kraftfahrzeuge nur dann keine diskriminierenden oder protektionistischen Wirkungen zeitige, wenn sie ausgewogene Abstufungen vorsehe und auf objektiven Gesichtspunkten beruhe, so daß insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten eingeführte Fahrzeuge nicht höher besteuert würden als im Inland hergestellte Fahrzeuge.

Nach Ansicht der Kommission genügte weder die besondere Verbrauchsteuer noch die einmalige zusätzliche Sonderabgabe diesen Anforderungen.

Erstens sei die Progression der Besteuerung nicht ausgewogen. Während die besondere Verbrauchsteuer für jede Stufe von 100 cm³ bis 1 800 cm³ durchschnittlich um 11,6 % zunehme, erhöhe sie sich jenseits dieser Grenze schlagartig um 86,5 %, um anschließend für jede Stufe von 100 cm³ durchschnittlich um 15,2 % zu steigen. Was die einmalige zusätzliche Sonderabgabe betreffe, so erhöhe sie sich im Durchschnitt pro Stufe von 100 cm³ um 15 000 DR bis zu einem Hubraum von 1 800 cm³, steige dann jenseits dieser Grenze plötzlich um 120 000 DR und wachse dann schließlich pro 100 cm³ um 30 000 DR an.

Zweitens lasse sich die bei Überschreitung der 1 800-cm³-Grenze einsetzende Zunahme der Steuererhöhung durch keinerlei objektive Kriterien rechtfertigen. Fahrzeuge mit einem Hubraum dieses Umfangs oder darunter und solche mit einem größeren Hubraum seien gleichartige Erzeugnisse, d. h. Erzeugnisse, die „in den Augen des Verbrauchers die gleichen Eigenschaften haben und denselben Bedürfnissen dienen" (Urteil vom 27. Februar 1980 in der Rechtssache 169/78, Kommission/Italien, „Besteuerung von Branntwein", Slg. 1980, 385).

Schließlich würden in Griechenland keine Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 1 600 cm³ hergestellt, so daß lediglich — insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten — eingeführte Fahrzeuge von der stärker ansteigenden Besteuerung betroffen seien, die jenseits der Schwelle von 1 800 cm³ einsetze.

Sowohl die besondere Verbrauchsteuer als auch die einmalige zusätzliche Sonderabgabe stünden somit im Widerspruch zu Artikel 95 EWG-Vertrag.

Überdies warf die Kommission Griechenland vor, es begünstige durch sein vorerwähntes Gesetz Nr. 363/1976 vom 22. Juni 1976 den Kauf von im Inland hergestellten Gebrauchtwagen. Nach diesem Gesetz errechne sich die Besteuerungsgrundlage für eingeführte Gebrauchtwagen in der Weise, daß vom Preis der entsprechenden Neuwagen pro Gebrauchsjahr des betroffenen Fahrzeugs 5 % abgezogen würden, wobei der zulässige Höchstabzug 20 % betrage. Diese Höchstgrenze gelte nicht für in Griechenland hergestellte Gebrauchtwagen. Da der tatsächliche Wertverlust erheblich höher sei als derjenige, der dieser Regelung der Höchstgrenze zugrunde liege, sei die Besteuerungsgrundlage für eingeführte Gebrauchtwagen überhöht.

Die Kommission forderte die Griechische Republik auf, sich innerhalb von zwei Monaten zu diesen Vorwürfen zu äußern.

Die Griechische Republik antwortete am 15. Dezember 1986, sie bestreite die von der Kommission erhobenen Vorwürfe.

Sowohl die besondere Verbrauchsteuer als auch die einmalige zusätzliche Sonderabgabe würden unterschiedslos auf Kraftfahrzeuge inländischer und ausländischer Produktion erhoben. Das Kriterium des Hubraums sei ein objektives Kriterium. Die beanstandeten Rechtsvorschriften zielten darauf ab, vom Kauf von Wagen mit großem Hubraum abzuschrecken, und zwar wegen der schlechten Infrastruktur des griechischen Straßennetzes sowie zur Begrenzung der Umweltverschmutzung. Daß das griechische Besteuerungssystem keine protektionistischen Wirkungen habe, gehe im übrigen daraus hervor, daß die Einfuhr von ausländischen Kraftfahrzeugen in der letzten Zeit erheblich zugenommen habe.

Zu der besonderen Verbrauchsteuer bemerkte die Griechische Republik, diese Steuer erhöhe sich spürbar nicht erst bei Überschreitung der 1 800-cm³-, sondern bereits bei Überschreitung der 1 200-cm³-Schwelle. Da die meisten in Griechenland hergestellten Fahrzeuge einen Hubraum von 1 300 cm³ hätten, liege es auf der Hand, daß diese Steuer nicht in der Absicht bemessen worden sei, die inländische Erzeugung zu schützen. Übrigens gehe aus der Auskunft eines Automobilherstellers hervor, daß in Griechenland für 1987 die Herstellung von Fahrzeugen mit einem Hubraum von 1 800 cm³ beabsichtigt sei.

Zum Modus der Bestimmung der Besteuerungsgrundlage für eingeführte Gebrauchtwagen vertrat die Griechische Republik die Auffassung, die Abzüge vom Preis der entsprechenden Neuwagen müßten nach oben begrenzt werden, um Betrügereien zu verhindern. Außerdem hätte eine unbegrenzte Verringerung der Besteuerungsgrundlage um 5 % pro tatsächliches Gebrauchsjahr der in Rede stehenden Kraftfahrzeuge zu sehr niedrigen Steuerbeträgen geführt, wodurch ein Anreiz für Masseneinfuhren von Gebrauchtwagen geschaffen worden wäre. Diese stellten jedoch ein Sicherheitsrisiko dar; es sei daher legitim, von ihrem Ankauf abzuschrecken.

Am 21. September 1987 gab die Kommission eine mit Gründen versehene Stellungnahme ab, in der sie die in ihrem Aufforderungsschreiben vorgebrachten Rügen erneut erhob. Sie machte geltend, die Griechische Republik habe keinerlei Rechtfertigungsgründe für das plötzliche Ansteigen der besonderen Verbrauchsteuer bei einem Hubraum von über 1 800 cm³ dargetan. Unbestreitbar seien aber Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1 799 cm³ und solche mit einem Hubraum von 1 801 cm³ gleichartige Erzeugnisse. Die in Rede stehende Steigerung lasse sich daher nicht objektiv rechtfertigen. Überdies könne der Griechischen Republik nicht gefolgt werden, wenn sie sich auf den schlechten Zustand ihres Straßennetzes berufe. Was schließlich die Behauptung betreffe, demnächst würden in Griechenland Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 1 800 cm³ hergestellt, so handele es sich um eine bloße Hypothese.

Die Kommission setzte der Griechischen Republik eine Frist von zwei Monaten, um der Stellungnahme nachzukommen.

Am 30. November 1987 antwortete die Griechische Republik, sie bleibe bei der in ihrem vorhergehenden Schreiben vertretenen Auffassung; sie trug hierzu noch folgendes vor. Wenn es der Zweck des beanstandeten Besteuerungssystems wäre, die im Ausland hergestellten Kraftfahrzeuge mit einer überhöhten Steuer zu belegen, so hätte der griechische Gesetzgeber die Schwelle nicht bei 1 800 cm³, sondern bei 1 600 cm³ angesetzt, da Griechenland keine Kraftfahrzeuge mit einem über dem letztgenannten Wert liegenden Hubraum herstelle. Außerdem seien Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1 800 cm³ oder darunter und solche mit einem über dieser Schwelle liegenden Hubraum keine gleichartigen Waren. In Griechenland seien die letztgenannten Kraftfahrzeuge nämlich als Luxuserzeugnisse anzusehen. Der Gerichtshof habe aber in seinem Urteil vom 16. Dezember 1986 in der Rechtssache 200/85 (Kommission/Italien, „Unterschiedlicher Mehrwertsteuersatz für Fahrzeuge mit einem Dieselmotor", Slg. 1986, 3953) eingeräumt, daß eine höhere Besteuerung von Fahrzeugen, deren Hubraum eine bestimmte Größe überschreite, im Hinblick auf deren Eigenschaft als Luxuserzeugnis weder willkürlich noch unangemessen sei. Die Griechische Republik fügte noch hinzu, sie überprüfe gegenwärtig ihr gesamtes System der Besteuerung von neuen und gebrauchten Personenkraftwagen, insbesondere im Hinblick auf den einheitlichen Markt von 1992.

Am 10. Mai 1988 hat die Kommission die vorliegende Klage erhoben.

Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen. Er hat jedoch den Parteien bestimmte Fragen gestellt; diese haben innerhalb der ihnen gesetzten Frist geantwortet.

II — Anträge der Parteien

Die *Kommission* beantragt,

— festzustellen, daß die Griechische Republik gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 95 Absatz 1 EWG-Vertrag verstoßen hat, indem sie mittels einer besonderen Verbrauchsteuer und einer einmaligen zusätzlichen Sonderabgabe für aus anderen Mitgliedstaaten eingeführte neue und gebrauchte Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von über 1 800 cm³ eine diskriminierende Steuerregelung eingeführt und aufrechterhalten hat;

— der Griechischen Republik die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Die *Griechische Republik* beantragt,

— die Klage der Kommission in vollem Umfang abzuweisen;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

III — Vorbringen der Parteien

Die *Kommission* macht geltend, die besondere Verbrauchsteuer und die einmalige zusätzliche Sonderabgabe stünden in Widerspruch zu Artikel 95 EWG-Vertrag, weil sie nicht auf objektiven Kriterien beruhten, unausgewogene Spannen zwischen den einzelnen Steuersätzen aufwiesen und die — insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten — eingeführten Kraftfahrzeuge stärker belasteten als die im Inland hergestellten Kraftfahrzeuge. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf ihr Vorbringen im vorgerichtlichen Verfahren.

Weiterhin nimmt die Kommission auf die von Generalanwalt Mischo in der vorgenannten Rechtssache 200/85 (Kommission/Italien, „Unterschiedlicher Mehrwertsteuersatz für Fahrzeuge mit einem Dieselmotor") vertretene Auffassung Bezug. Nach Ansicht des Generalanwalts liege eine diskriminierende oder protektionistische Praxis vor, wenn folgende drei Voraussetzungen gleichzeitig erfüllt seien: a) die Anwendung eines wesentlich höheren Satzes, b) der einen Bruch oder eine Diskontinuität im allgemeinen Besteuerungssystem darstelle, dem die betroffene Warengruppe unterworfen sei, und c) ausschließlich aus anderen Mitgliedstaaten eingeführte Waren treffe.

Diese drei Voraussetzungen seien vorliegend erfüllt.

Erstens stiegen sowohl die besondere Verbrauchsteuer als auch die einmalige zusätzliche Sonderabgabe jenseits der Schwelle von 1 800 cm³ plötzlich erheblich an.

Zweitens stelle die bei einem Hubraum von über 1 800 cm³ einsetzende Steigerung einen Bruch der Kontinuität in der Progression der beiden Steuern dar. In der Tat sei diese Steigerung erheblich stärker als die diesseits dieser Schwelle vorgesehenen Steigerungen. Schließlich und vor allem seien die höchsten Steuersätze auf den gesamten Hubraum der Fahrzeuge anwendbar. In einem ausgewogenen Progressionssystem

dürften dagegen diese hohen Steuersätze nur auf den Teil des Hubraums angewendet werden, der 1 800 cm³ überschreite, während die unterhalb dieser Schwelle liegenden Stufen weiterhin zu den normalerweise für sie geltenden Sätzen besteuert werden müßten.

Drittens stehe fest, daß lediglich insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten eingeführte Fahrzeuge einen Hubraum von über 1 800 cm³ aufwiesen und von den besonders hohen Sätzen der beiden Steuern betroffen würden. Daß die in Griechenland hergestellten Fahrzeuge einen Hubraum von höchstens 1 600 cm³, nicht von 1 800 cm³, hätten, sei unerheblich, wenn, wie vorliegend, ausschließlich die Fahrzeuge ausländischen Fabrikats von den besonders hohen Sätzen der beiden Steuern betroffen würden. Die Kommission verweist insofern auf das Urteil des Gerichtshofes vom 17. September 1987 in der Rechtssache 433/85 (Feldain, Slg. 1987, 3521), wonach „ein System der Besteuerung von Kraftfahrzeugen, ... nach dem ... die steuerliche Nutzleistung nach einer für die aus anderen Mitgliedstaaten eingeführten Fahrzeuge ungünstigen Methode bestimmt wird, ... eine diskriminierende oder protektionistische Wirkung im Sinne des Artikels 95 EWG-Vertrag [hat]".

Die Kommission bemüht sich sodann um eine Widerlegung verschiedener von der Griechischen Republik geltend gemachter Argumente.

Was die Eigenschaft von Fahrzeugen mit einem Hubraum von über 1 800 cm³ als Luxuserzeugnisse betreffe, so lege die allgemeine Anschauung ihnen keinen derartigen Charakter bei. Das vorgenannte Urteil vom 16. Dezember 1986 (Kommission/Italien, „Unterschiedlicher Mehrwertsteuersatz für Fahrzeuge mit einem Dieselmotor"), auf das sich die Griechische Republik berufe, vermöge deren Vorbringen nicht zu stützen. Dieses Urteil habe die Anwendung eines Mehrwertsteuersatzes von 36 % auf bestimmte als Luxuserzeugnisse anzusehende Fahrzeuge gebilligt, präjudiziere aber in keiner Weise die Frage nach der Rechtmäßigkeit einer besonderen Verbrauchsteuer, deren Satz fast 50 % höher sei als der für die unmittelbar darunterliegende Stufe geltende Satz. Hinzu komme, daß die Fahrzeuge, die in der vorerwähnten Rechtssache als Luxuserzeugnisse angesehen worden seien, einen Hubraum von 2 500 cm³ aufwiesen, nicht einen von 1 800 cm³ wie im vorliegenden Fall. Auch wenn schließlich Wagen mit einem Hubraum von über 1 800 cm³ als Luxuserzeugnisse betrachtet werden könnten, müsse die Besteuerung auf nichtdiskriminierenden Kriterien beruhen (Urteil vom 15. März 1983 in der Rechtssache 319/81, Kommission/Italien, „Besteuerung von Branntwein", Slg. 1983, 601), was vorliegend nicht der Fall sei.

Dem Vorbringen der Griechischen Republik könne auch insofern nicht gefolgt werden, als es um die angebliche Notwendigkeit gehe, die Verschmutzung der Umwelt zu begrenzen. Die Umweltverschmutzung hänge nicht vom Hubraum ab, sondern von anderen besonderen Faktoren. Es sei erwiesen, daß Kraftfahrzeuge mit großem Hubraum die Umwelt weniger belasteten als solche mit geringem Hubraum.

Schließlich könne sich die Griechische Republik nicht auf den schlechten Zustand ihres Straßennetzes berufen, um die erhöhte Besteuerung von Wagen mit großem Hubraum zu rechtfertigen. Diese böten nämlich mehr Sicherheit als Wagen mit kleinem Hubraum.

Den in ihrem Aufforderungsschreiben und in ihrer Stellungnahme erhobenen Vorwurf betreffend die Bemessung der Besteuerungsgrundlage für eingeführte Gebrauchtwagen hat die Kommission im Verfahren vor dem Gerichtshof nicht wiederholt.

Die *Griechische Republik* führt aus, die besondere Verbrauchsteuer weise eine regelmäßige Steigerungsrate auf.

Bei der ersten Steuergruppe (Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1 200 cm³ oder darunter) betrage der Steuersatz mindestens 48 % des Verkaufspreises des Fahrzeugs ohne Steuer und höchstens 96 % dieses Preises, woraus sich ein Durchschnitt von 72 % ergebe. Bei der zweiten Gruppe (Hubräume von 1 201 bis 1 800 cm³) betrage der Mindestsatz 125 %, der Höchstsatz 187 % und der Durchschnittssatz 156 %. In der dritten Gruppe (Hubraum über 1 800 cm³) beliefen sich diese Sätze jeweils auf 274, 400 und 337 %. Das Verhältnis zwischen den Durchschnittssätzen der dritten und der zweiten Gruppe sei also 337/156 = 2,16; es sei also gleich demjenigen zwischen den Durchschnittssätzen der zweiten und der ersten Gruppe (156/72 = 2,16).

Die Ordnungsmäßigkeit der Steuerprogression werde auch durch das Verhältnis zwischen den innerhalb der drei Steuergruppen jeweils anwendbaren Koeffizienten belegt. Diese Koeffizienten seien 20, 26 oder 38 DR pro cm³, je nachdem, ob die Fahrzeuge einen Hubraum von 1 200 cm³ oder weniger, von 1 201 bis 1 800 cm³ oder über 1 800 cm³ aufwiesen. Die Koeffizienten der zweiten Gruppe (26) und der ersten Gruppe (20) stünden zueinander in einem Verhältnis von 1,30 (26/20). Das Verhältnis zwischen den Koeffizienten der dritten Gruppe (38) und der zweiten Gruppe (26) betrage 1,46 (38/26). Der Satz der besonderen Verbrauchsteuer steige also beim Übergang von der zweiten zur dritten Steuergruppe nicht übermäßig an.

Was die einmalige zusätzliche Sonderabgabe betreffe, so steige sie ungefähr im gleichen Maße an wie die besondere Verbrauchsteuer.

Die Griechische Republik macht weiterhin geltend, die bei den in Rede stehenden Steuern zugrunde gelegten Unterschiedsschwellen, nämlich 1 200 und 1 800 cm³, seien objektiv gerechtfertigt, da sie die griechische und in gewissem Maße auch die europäische soziale Wirklichkeit widerspiegeln sollen: Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von 1 200 cm³ oder darunter seien für Personen mit geringem Einkommen bestimmt; solche mit einem Hubraum von 1 201 bis 1 800 cm³ würden von Personen mit mittlerem Einkommen gekauft, und Fahrzeuge mit einem Hubraum von über 1 800 cm³ seien, vor allem in Griechenland, Personen mit sehr hohem Einkommen vorbehalten.

Um darzutun, daß das beanstandete Steuersystem nicht so gestaltet sei, daß es vom Kauf ausländischer Kraftfahrzeuge abschrecke, führt die Griechische Republik einige Beispiele von zur mittleren Steuergruppe gehörenden Wagen an: Alfa 75 (1 799 cm³), Audi 80 (1 780 cm³), BMW 318 (1 795 cm³), Renault 21 (1 721 cm³), Opel Omega 1.8i (1 796 cm³), Peugeot 505 GL (1 796 cm³), Golf GTI (1 790 cm³). Hätte die Griechische Republik ein protektionistisches System errichten wollen, so hätte sie die Schwelle für den Übergang von der zweiten zur dritten Gruppe eher bei 1 600 cm³ angesetzt, da dies der höchste Hubraum von in Griechenland hergestellten Fahrzeugen sei; die vorstehend aufgeführten Fahrzeugtypen wären hiernach in die höchste Steuergruppe gelangt. Im übrigen wäre es nicht unangemessen gewesen, diese Fabrikate als Luxuserzeugnisse anzusehen.

Anstatt in dieser Weise vorzugehen, habe die Griechische Republik die Schwelle für den Übergang zur höchsten Steuergruppe auf 1 800 cm³ angesetzt. Dies beweise ihre Absicht, die in diese Gruppe fallenden Fahrzeuge (Audi 100, BMW 520, Rover 800, Renault 25 usw.) wegen ihres unbestreitbaren Luxuscharakters, nicht aber wegen ihrer ausländischen Herkunft höher zu besteuern.

Im übrigen gelte in Griechenland für sämtliche Personenkraftwagen ohne Rücksicht auf Herkunft und Hubraum ein ermäßigter Mehrwertsteuersatz von 6 %. Auch die Einheitlichkeit dieses Satzes belege, daß das griechische Steuersystem für Kraftfahrzeuge keinerlei protektionistische Ziele verfolge.

Was schließlich die von der Kommission vorgenommene Analyse des vorerwähnten Urteils vom 16. Dezember 1986 (Kommission/Italien, „Unterschiedlicher Mehrwertsteuersatz für Fahrzeuge mit einem Dieselmotor") betreffe, so habe die Unterschiedsschwelle für die Besteuerung von Fahrzeugen mit Benzinmotoren in jener Rechtssache bei 2 000 cm³ gelegen. Die Schwelle von 2 500 cm³, die die Kommission ins Spiel bringe, habe lediglich Fahrzeuge mit Dieselmotoren betroffen. Wenn Italien den Übergang in die höchste Steuergruppe bei einem Hubraum von 2 000 cm³ habe ansetzen dürfen, so sei Griechenland berechtigt, zu diesem Zweck auf einen Hubraum von 1 800 cm³ abzustellen, da sein Straßennetz weniger Sicherheit biete als das Italiens.

IV — Antworten auf die Fragen des Gerichtshofes

Der Gerichtshof hat die *Griechische Republik* aufgefordert, graphische Darstellungen vorzulegen, aus denen das Ansteigen der besonderen Verbrauchsteuer und der einmaligen zusätzlichen Sonderabgabe nach Maßgabe des Hubraums der Fahrzeuge ersichtlich ist.

Die Griechische Republik hat die beiden verlangten graphischen Darstellungen vorgelegt.

Außerdem hat der Gerichtshof die Griechische Republik gebeten, eine Liste der in Griechenland hergestellten Personenkraftwagen vorzulegen und hierbei deren jeweiligen Hubraum anzugeben.

Aus der vorgelegten Liste und den in der mündlichen Verhandlung gegebenen näheren Erläuterungen geht hervor, daß die in Griechenland hergestellten Kraftfahrzeuge in keinem Fall einen Hubraum von mehr 1 598 cm³ aufweisen.

Der Gerichtshof hat die *Kommission* aufgefordert, graphische Darstellungen vorzulegen, aus denen das Ansteigen der besonderen Verbrauchsteuer und der einmaligen zusätzlichen Sonderabgabe nach Maßgabe des Hubraums der Fahrzeuge ersichtlich ist.

Die Kommission hat die beiden verlangten graphischen Darstellungen vorgelegt.

R. Joliet
Berichterstatter