# URTEIL DES GERICHTSHOFES
9. Mai 1985 *

In der Rechtssache 112/84

betreffend ein dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag vom Tribunal de grande instance Belfort in dem vor diesem anhängigen Rechtsstreit

**Michel Humblot**

gegen

**Directeur des services fiscaux**

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung des Artikels 95 EWG-Vertrag

erläßt

## DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten der Ersten Kammer G. Bosco in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten, der Richter P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot und R. Joliet

Generalanwalt: P. VerLoren van Themaat
Kanzler: D. Louterman, Verwaltungsrätin

Beteiligte, die Erklärungen abgegeben haben:

— der Kläger des Ausgangsverfahrens, vertreten durch Rechtsanwalt Y. Canus, Mülhausen,

— die französische Regierung, vertreten durch Ph. Pouzoulet als Bevollmächtigten,

— die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch G. Berardis als Bevollmächtigten,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 20. März 1985,

folgendes

* Verfahrenssprache: Französisch.

# URTEIL

(Tatbestand nicht wiedergegeben)

## Entscheidungsgründe

1 Das Tribunal de grande instance Belfort hat mit Urteil vom 17. April 1984, beim Gerichtshof eingegangen am 26. April 1984, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag eine Frage nach der Auslegung des Artikels 95 EWG-Vertrag zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Frage stellt sich im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen M. Humblot und dem Directeur général des impôts wegen eines Antrags des Klägers auf Erstattung der von ihm gezahlten Sondersteuer auf bestimmte Kraftfahrzeuge.

3 Aus den Akten geht hervor, daß es in Frankreich zwei Arten jährlich zu entrichtender Kraftfahrzeugsteuern gibt: zum einen eine gestaffelte Steuer für Kraftfahrzeuge mit einer steuerlichen Nutzleistung bis einschließlich 16 CV (Steuer-PS) und zum anderen eine Sondersteuer für Kraftfahrzeuge mit einer steuerlichen Nutzleistung von über 16 CV. Während die gestaffelte Steuer mit zunehmender steuerlicher Nutzleistung kontinuierlich steigt, besteht die Sondersteuer aus einem einheitlichen, deutlich höheren Betrag.

4 Im Jahre 1981 erwarb der Kläger des Ausgangsverfahrens ein Fahrzeug mit einer steuerlichen Nutzleistung von 36 CV. Für die Zulassung dieses Fahrzeugs mußte er die Sondersteuer entrichten, die sich seinerzeit auf 5 000 FF belief. Nachdem er diesen Betrag gezahlt hatte, erhob er bei der Finanzverwaltung Einspruch, um die Differenz zwischen diesem Betrag und dem Höchstbetrag der gestaffelten Steuer, der damals 1 100 FF betrug, erstattet zu bekommen.

5 Nach Zurückweisung dieses Einspruchs erhob der Kläger des Ausgangsverfahrens vor dem Tribunal de grande instance Belfort Klage gegen den Directeur général des impôts. Zur Begründung seiner Klage macht er geltend, die Erhebung der Sondersteuer verstoße gegen die Artikel 30 und 95 EWG-Vertrag.

6 Aufgrund dieses Vorbringens hat das Tribunal de grande instance Belfort 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?"

7 Wie sich aus den Akten ergibt, geht es bei der Frage im wesentlichen darum, ob Artikel 95 verbietet, Fahrzeuge, die eine bestimmte steuerliche Nutzleistung überschreiten, einer festen Sondersteuer zu unterwerfen, die um ein Vielfaches höher ist als der Höchstbetrag der progressiven Steuer, die für Fahrzeuge mit geringerer steuerlicher Nutzleistung zu entrichten ist, wenn von dieser Sondersteuer nur — insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten — eingeführte Fahrzeuge getroffen werden.

8 Der Kläger des Ausgangsverfahrens hat in seinen beim Gerichtshof eingereichten Erklärungen darauf hingewiesen, daß die Sondersteuer nur eingeführte Fahrzeuge treffe, da es keinen französischen Personenwagen mit einer steuerlichen Nutzleistung von über 16 CV gebe. Die Fahrzeuge bis einschließlich 16 CV und die über 16 CV seien hinsichtlich Leistung, Preis oder Kraftstoffverbrauch durchaus vergleichbar. Indem der französische Staat nur die eingeführten Personenwagen mit einer Sondersteuer belegt habe, die sehr viel höher sei als die Sätze der gestaffelten Steuer, habe er unter diesen Umständen eine gegen Artikel 95 EWG-Vertrag verstoßende Diskriminierung geschaffen.

9 Nach Ansicht der französischen Regierung stehen weder Absatz 1 noch Absatz 2 von Artikel 95 der Anwendung einer Sondersteuer entgegen. Diese werde nämlich nur für Luxusfahrzeuge verlangt, die mit den Fahrzeugen, auf die die gestaffelte Steuer erhoben werde, nicht vergleichbar im Sinne von Artikel 95 EWG-Vertrag seien. Die französische Regierung räumt im übrigen ein, daß bestimmte Personenwagen bis einschließlich 16 CV und andere über 16 CV miteinander in Wettbewerb im Sinne von Artikel 95 Absatz 2 EWG-Vertrag stünden. Die Sondersteuer verstoße jedoch nicht gegen diese Vorschrift, denn es fehle der Nachweis, daß die

Steuer zu einem Schutz der inländischen Produktion führe. Es sei nämlich keineswegs bewiesen, daß der Verbraucher, der vielleicht vom Erwerb eines Personenwagens über 16 CV abgeschreckt worden sei, ein Fahrzeug mit einer Nutzleistung von 16 CV oder weniger kaufe, das in Frankreich hergestellt worden sei.

10 Nach Ansicht der Kommission verstößt die Sondersteuer gegen Artikel 95 Absatz 1 EWG-Vertrag. Alle Personenwagen seien nämlich unabhängig von ihrer steuerlichen Nutzleistung gleichartig im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofes. Infolgedessen dürfe ein Mitgliedstaat keine Unterschiede mehr zwischen eingeführten und inländischen Personenwagen machen. Eine Ausnahme bilde nur der Fall, daß ein Mitgliedstaat selbst gleichartige Erzeugnisse nach neutralen Kriterien besteuere, die wirtschaftspolitischen Zielen entsprächen und im Einklang mit dem EWG-Vertrag stünden, ohne daß dies zu einer Ungleichbehandlung inländischer und eingeführter Erzeugnisse führe. Unter den vorliegenden Umständen sei das von Frankreich aufgestellte Kriterium der steuerlichen Nutzleistung zur Verwirklichung eines Ziels der Wirtschaftspolitik wie etwa der höheren Besteuerung von Luxuserzeugnissen oder von Fahrzeugen mit einem höheren Kraftstoffverbrauch ungeeignet. Somit verfolge die Sondersteuer, die fast fünfmal so hoch sei wie der Höchstsatz der gestaffelten Steuer und nur für eingeführte Fahrzeuge gelte, kein mit dem EWG-Vertrag zu vereinbarendes wirtschaftspolitisches Ziel und verstoße daher gegen Artikel 95 Absatz 1 EWG-Vertrag.

11 Die Regierung des Vereinigten Königreichs schließlich ist der Auffassung, die Fahrzeuge über 16 CV stünden mit einigen Fahrzeugen mit geringerer steuerlicher Nutzleistung im Wettbewerb. Die Sondersteuer verstoße daher gegen Artikel 95 Absatz 2 EWG-Vertrag, denn durch den hohen Steuerbetrag verlagere sich das Interesse der Verbraucher von den eingeführten Fahrzeugen auf die französischen Personenwagen der oberen Fahrzeugklasse.

12 Zunächst ist festzustellen, daß es den Mitgliedstaaten beim derzeitigen Stand des Gemeinschaftsrechts freisteht, Erzeugnisse wie Personenwagen einem System der Verkehrssteuer zu unterwerfen, die nach Maßgabe eines objektiven Kriteriums, zum Beispiel der in verschiedener Weise bestimmbaren steuerlichen Nutzleistung, progressiv wächst.

13 Eine solche innerstaatliche Steuerregelung ist jedoch im Hinblick auf Artikel 95 nur zulässig, soweit sie keine diskriminierende oder protektionistische Wirkung entfaltet.

14 Diese Voraussetzung ist bei einer Regelung wie der im Ausgangsrechtsstreit angefochtenen nicht erfüllt. Nach dieser Regelung gibt es zwei unterschiedliche Steuern, einerseits die progressive gestaffelte Steuer für Fahrzeuge unterhalb einer bestimmten steuerlichen Nutzleistung und andererseits für Fahrzeuge mit einer höheren Nutzleistung eine Steuer, die in einem festen Betrag besteht und fast fünfmal höher ist als der Höchstbetrag der gestaffelten Steuer. Wenn eine solche Regelung formell auch nicht nach dem Ursprung der Erzeugnisse unterscheidet, so enthält sie doch offensichtlich diskriminierende oder protektionistische Züge, die gegen Artikel 95 verstoßen. Die Grenze der steuerlichen Nutzleistung, von deren Überschreitung die Anwendbarkeit der Sondersteuer abhängt, ist nämlich so festgesetzt worden, daß nur — insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten — eingeführte Fahrzeuge mit dieser Sondersteuer belegt werden, während alle im Inland hergestellten Fahrzeuge der eindeutig günstigeren Regelung der gestaffelten Steuer unterliegen.

15 Wenn Überlegungen zur Höhe der Sondersteuer keine Rolle spielten, wären die Verbraucher bei der Suche nach Fahrzeugen, die unter anderem hinsichtlich Größe, Komfort, tatsächlicher Leistung, Unterhaltskosten, Langlebigkeit, Verbrauch und Preis vergleichbar sind, natürlich bereit, zwischen Personenwagen zu wählen, deren steuerliche Nutzleistung teils unterhalb und teils oberhalb der vom französischen Gesetzgeber festgelegten Grenze lägen. Die Sondersteuerpflicht führt jedoch zu einem Anstieg der Steuerlast, der sehr viel erheblicher ist als der, der in einem System ausgewogen progressiver Besteuerung wie dem der gestaffelten Steuer beim Übergang von einer Fahrzeugklasse in die andere eintritt. Diese zusätzliche Belastung kann die Vorteile aufheben, die bestimmte aus anderen Mitgliedstaaten eingeführte Personenwagen gegenüber im Inland hergestellten gleichartigen Fahrzeugen in den Augen der Verbraucher vielleicht haben, zumal die Abgabe mehrere Jahre lang zu entrichten ist. Insoweit beschränkt die Sondersteuer den Wettbewerb, dem die inländischen Fahrzeuge unterliegen, und verstößt damit gegen den Neutralitätsgrundsatz, dem inländische Abgaben entsprechen müssen.

16 Nach alledem ist auf die Frage des vorlegenden Gerichts zu antworten, daß es Artikel 95 EWG-Vertrag verbietet, Fahrzeuge, deren steuerliche Nutzleistung eine bestimmte Grenze überschreitet, mit einer festen Sondersteuer zu belegen, die um ein Vielfaches höher ist als der Höchstbetrag der Progressionssteuer, die für Fahrzeuge mit einer geringeren steuerlichen Nutzleistung zu entrichten ist, wenn nur — insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten — eingeführte Fahrzeuge von der Sondersteuer getroffen werden.

**Kosten**

17 Die Auslagen der französischen und der britischen Regierung sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren vor dem Gerichtshof ein Zwischenstreit in dem vor dem nationalen Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom Tribunal de grande instance Belfort mit Urteil vom 17. April 1984 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

**Artikel 95 EWG-Vertrag verbietet es, Fahrzeuge, deren steuerliche Nutzleistung eine bestimmte Grenze überschreitet, mit einer festen Sondersteuer zu belegen, die um ein Vielfaches höher ist als der Höchstbetrag der Progressionssteuer, die für Fahrzeuge mit einer geringeren steuerlichen Nutzleistung zu entrichten ist, wenn nur — insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten — eingeführte Fahrzeuge von der Sondersteuer getroffen werden.**

Bosco Pescatore Koopmans

Everling Bahlmann Galmot Joliet

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 9. Mai 1985.

Der Kanzler

P. Heim

Für den Präsidenten

G. Bosco

Präsident der Ersten Kammer