URTEIL DES GERICHTSHOFES (Fünfte Kammer)
15. März 2001 *

In der Rechtssache C-265/99

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch E. Traversa und H. Michard als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Französische Republik, vertreten durch K. Rispal-Bellanger und S. Seam als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

wegen Feststellung, dass die Französische Republik dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 95 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 EG) verstoßen hat,

— dass sie eine Regelung beibehalten und angewandt hat, die für Fahrzeuge, die mit einem Schaltgetriebe mit sechs Gängen oder mit einem Automatikge-

* Verfahrenssprache: Französisch.

triebe mit fünf Gängen ausgerüstet sind, eine nachteilige Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung vorsieht, die in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge gegenüber gleichartigen oder im Wettbewerb stehenden inländischen Fahrzeugen diskriminiert oder die letzten schützt, und

— dass sie Vorschriften beibehalten hat, die bei der Berechnung der steuerlichen Nutzleistung den Faktor K von zwischen dem 1. Januar 1978 und dem 12. Januar 1988 einzeln zugelassenen Fahrzeugen begrenzen, die als einem zugelassenen Fahrzeugtyp mit einer Nutzleistung von über 100 kW entsprechend angesehen werden,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten A. La Pergola sowie der Richter M. Wathelet (Berichterstatter), D. A. O. Edward, P. Jann und L. Sevón,

Generalanwalt: S. Alber
Kanzler: L. Hewlett, Verwaltungsrätin

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der Parteien in der Sitzung vom 14. September 2000,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 26. Oktober 2000,

folgendes

Urteil

1 Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat mit Klageschrift, die am 16. Juli 1999 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, gemäß Artikel 226 EG Klage erhoben auf Feststellung, dass die Französische Republik dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 95 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 EG) verstoßen hat,

— dass sie eine Regelung beibehalten und angewandt hat, die für Fahrzeuge, die mit einem Schaltgetriebe mit sechs Gängen oder mit einem Automatikgetriebe mit fünf Gängen ausgerüstet sind, eine nachteilige Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung vorsieht, die in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge gegenüber gleichartigen oder im Wettbewerb stehenden inländischen Fahrzeugen diskriminiert oder die letzteren schützt, und

— dass sie Vorschriften beibehalten hat, die bei der Berechnung der steuerlichen Nutzleistung den Faktor K von zwischen dem 1. Januar 1978 und dem 12. Januar 1988 einzeln zugelassenen Fahrzeugen begrenzen, die als einem zugelassenen Fahrzeugtyp mit einer Nutzleistung von über 100 kW entsprechend angesehen werden.

2 Die Kommission hat den zweiten Vorwurf in der mündlichen Verhandlung zurückgenommen.

Das nationale Recht

3 Das französische Besteuerungssystem für Pkw beruht auf der Berechnung ihrer steuerlichen Nutzleistung, nach der sich die Bemessungsgrundlage bestimmt.

4 Zum maßgeblichen Zeitpunkt, d. h. in der Zeit vor dem 1. Juli 1998, bestanden in diesem Besteuerungssystem nebeneinander zwei unterschiedliche Methoden für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung von Pkw.

5 Diese Berechnungsmethoden wurden in dem Rundschreiben vom 28. Dezember 1956 (JORF vom 22. Januar 1957, S. 910, im Folgenden: Rundschreiben von 1956) bzw. dem mehrfach geänderten Rundschreiben Nr. 77-191 vom 23. Dezember 1977 (JORF vom 8. Februar 1978, S. 1052, im Folgenden: Rundschreiben von 1977) festgelegt. Diese Rundschreiben haben durch Artikel 35 des Gesetzes Nr. 93-859 vom 22. Juni 1993 mit dem Steuerberichtigungsgesetz 1993 (JORF vom 23. Juni 1993, S. 8815) rückwirkend Gesetzeskraft erlangt.

6 Die Formel für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung, die sich aus dem Rundschreiben von 1956 ergibt, beruht allein auf dem Hubraum des Fahrzeugs.

7 Da die alleinige Berücksichtigung des Hubraums dazu verleitete, möglichst leistungsstarke Motoren mit kleinem Hubraum zu bauen, was sich nachteilig auf den Geräuschpegel und den Kraftstoffverbrauch auswirkte, erließ die französische

Verwaltung das Rundschreiben von 1977, um durch die Berichtigung der im Rundschreiben von 1956 festgelegten Formel zu einer steuerlichen Nutzleistung zu gelangen, die den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs besser berücksichtigen und damit einen Anreiz zu dessen Senkung schaffen sollte.

8 Mit dem Rundschreiben von 1977 wurde ab dem 1. Januar 1978 eine zweite Formel für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung der Kraftfahrzeuge eingeführt, die neben dem Hubraum weitere Parameter einbezieht, z. B. den Benzinverbrauch, den Reifenumfang und die Übersetzung der Schaltgetriebe mit vier und mit fünf Gängen und der Automatikgetriebe mit drei Gängen. Die Formel wurde wiederholt geändert.

9 Insbesondere wurde durch das Rundschreiben vom 15. April 1983 (JORF vom 5. Mai 1983, Ergänzungsnummer, S. 4279) die Berechnungsformel des Rundschreibens von 1977 an die Entwicklung der Automatikgetriebe angepasst, von denen bestimmte Typen 1977 keine größere industrielle Bedeutung hatten. Es handelte sich dabei um Automatikgetriebe mit vier Gängen.

10 Eine weitere Änderung der Berechnungsformel des Rundschreibens von 1977 zur Berücksichtigung späterer technologischer Neuerungen fand nicht statt.

11 Die Kommission hat in der Rechtssache Tarantik (Urteil vom 15. Juni 1999 in der Rechtssache C-421/97, Slg. 1999, I-3633, Randnr. 8), in der es um dieselben Rechtsvorschriften ging wie in der vorliegenden Klage, unwidersprochen vorgetragen, dass die Anwendung der Formel aus dem Rundschreiben von 1977 im allgemeinen zu einer Festsetzung der steuerlichen Nutzleistung führe, die um ungefähr 2 CV (Steuer-PS) unter derjenigen liege, die sich bei Anwendung der Formel aus dem Rundschreiben von 1956 ergäbe. Diese Differenz habe Auswirkungen auf die Höhe der gestaffelten Steuer und auf die Ver-

sicherungsprämien, die auf der Grundlage der steuerlichen Nutzleistung der Fahrzeuge berechnet würden.

12 Die Art der Zulassung der Fahrzeuge stellt eines der Kriterien dar, die die anzuwendende Regelung bestimmen.

13 So gilt das Rundschreiben von 1977 zum einen grundsätzlich für alle Pkw, die der Bauart nach ab dem 1. Januar 1978 zugelassen wurden, sowie nach dem Rundschreiben Nr. 87-56 vom 24. Juni 1987 für die Pkw, die einzeln ab dem 24. Juni 1987 zugelassen wurden und einer zugelassenen Bauart entsprechen oder im Hinblick auf die steuerliche Nutzleistung als einer zugelassenen Bauart, deren steuerliche Nutzleistung nach dem Rundschreiben von 1977 berechnet wird, gleichwertig anerkannt sind.

14 Hingegen gilt das Rundschreiben von 1956 für alle Kraftfahrzeuge, die der Bauart nach oder einzeln vor dem 1. Januar 1978 zugelassen wurden. Nach dem 1. Januar 1978 galt es für die einzeln bis zum 23. Juni 1987 zugelassenen Fahrzeuge weiter. Nach dem 24. Juni 1987 geht es nur noch für die einzeln zugelassenen Fahrzeuge, die nicht einer zugelassenen Bauart entsprechen (Urteil Tarantik, Randnr. 10).

15 Für die große Mehrheit der in Frankreich im maßgeblichen Zeitraum zugelassenen Fahrzeuge galten die Bestimmungen des Rundschreibens von 1977; das Rundschreiben von 1956 galt für die übrigen.

16 Seit dem 1. Juli 1998 wurde den bestehenden Berechnungsmethoden eine neue Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung hinzugefügt, die die Kommission in der vorliegenden Klage nicht beanstandet. Diese dritte, durch Artikel 62 des Steuergesetzes vom 2. Juli 1998 (JORF vom 3. Juli 1998, S. 10138)

eingeführte Formel gilt für Fahrzeuge, die in Frankreich, einem Mitgliedstaat oder einem Drittland, das dem Europäischen Wirtschaftsraum angehört, nach dem 1. Juli 1998 zum ersten Mal in den Verkehr gebracht worden und in Frankreich zugelassen sind.

17 Artikel 35 des Steuerberichtigungsgesetzes für 1993, der den Rundschreiben von 1956 und von 1977 Gesetzeskraft verliehen hatte, wurde durch das Steuergesetz vom 2. Juli 1998 nicht aufgehoben, gilt aber nur noch für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Juli 1998 in Frankreich in Verkehr gebracht und zugelassen worden sind.

Vorverfahren

18 Nach Auffassung der Kommission werden Kraftfahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten, die eine neue Technik, insbesondere ein Fünf-Gang-Automatikgetriebe oder eine Sechs-Gang-Schaltung aufweisen, aufgrund eines geringfügigen Unterschieds am Schaltgetriebe in Frankreich mit einer sehr viel höheren Jahressteuer belegt als vergleichbare nationale Modelle. Diese Höherbesteuerung resultiere aus der systematischen Anwendung der Berechnungsformel für die steuerliche Nutzleistung gemäß dem Rundschreiben von 1956. Diese neuen Techniken seien in dem Rundschreiben von 1977 nicht berücksichtigt worden, obwohl sie eine Weiterentwicklung bereits bekannter, industriell angewandter Techniken darstellten. Da die steuerliche Nutzleistung von Kraftfahrzeugen zur Bestimmung der Höhe bestimmter Versicherungsprämien benutzt werde, seien neben der eigentlichen Steuerbelastung des Eigentümers solcher Fahrzeuge noch überhöhte Versicherungskosten angefallen.

19 Mit Schreiben vom 25. Mai 1993 und vom 19. September 1994 teilte die Kommission den französischen Stellen mit, dass dieser Sachverhalt gegen Artikel 95 EG-Vertrag verstoße.

20 Die französischen Stellen antworteten mit Schreiben vom 6. August 1993 und vom 13. März 1995.

21 In ihrem Schreiben vom 6. August 1993 erkannten die französischen Stellen an, dass Fahrzeuge, die mit einem Schaltgetriebe mit sechs und mehr Gängen oder mit einem Automatikgetriebe mit fünf und mehr Gängen ausgerüstet seien, dem Rundschreiben von 1956 unterlägen; dies gelte auch für Fahrzeuge, die mit Techniken ausgerüstet seien, die 1977 noch nicht bekannt gewesen und industriell verwendet worden seien.

22 In ihrem Schreiben vom 13. März 1995 stellten die französischen Stellen fest, dass die Anwendung der je nach Getriebeausstattung der Fahrzeuge unterschiedlichen Berechnungsformeln bei vergleichbaren Modellen zu einer unterschiedlichen steuerlichen Nutzleistung führen könne.

23 Eine erste vergleichende Detailstudie aufgrund der 1993 auf dem französischen Markt verkauften Modelle habe Folgendes gezeigt:

— Gegenüber gleichartigen Modellen mit Fünf-Gang-Schaltgetriebe könnten Modelle mit Sechs-Gang-Schaltgetriebe eine um zwei bis drei CV höhere steuerliche Nutzleistung haben.

— Gegenüber gleichartigen Modellen mit Vier-Gang-Automatikgetriebe könnten Modelle mit Fünf-Gang-Automatikgetriebe entweder die gleiche oder eine um ein CV höhere oder eine um vier bis sieben CV niedrigere steuerliche Nutzleistung haben.

— Für viele Modelle könne kein Vergleich angestellt werden, da es keine Modelle mit vergleichbarer technischer Ausstattung und klassischer Gangschaltung auf dem Markt gebe.

24 Die Kommission stellte der Französischen Republik am 12. Februar 1997 ein Aufforderungsschreiben zu, das unbeantwortet blieb.

25 Am 22. Dezember 1997 übermittelte die Kommission der Französischen Republik eine mit Gründen versehene Stellungnahme, in der sie diese aufforderte, binnen zwei Monaten nach Zustellung alle Maßnahmen zu treffen, um ihr Recht über die Bestimmung der steuerlichen Nutzleistung von Fahrzeugen mit Artikel 95 EG-Vertrag in Einklang zu bringen.

26 In ihrem Antwortschreiben vom 2. März 1998 hielten die französischen Stellen im Wesentlichen an ihrer Auffassung fest.

Klage und Klageantrag

27 Die Kommission macht weiterhin einen Verstoß gegen Artikel 95 EG-Vertrag geltend. Sie hat in der vorliegenden Klage beantragt,

— festzustellen, dass die Französische Republik dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 95 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 EG) verstoßen hat, dass sie eine Regelung beibehalten und angewandt hat, die für Fahrzeuge, die mit Schaltgetriebe mit sechs Gängen oder mit Automatikgetriebe mit fünf Gängen ausgerüstet sind, eine nachteilige Methode zur Be-

rechnung der steuerlichen Nutzleistung vorsieht, die sich für in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge im Verhältnis zu gleichartigen oder im Wettbewerb stehenden Fahrzeugen diskriminierend oder protektionistisch auswirkt,

— der Französischen Republik die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Antrag der französischen Regierung

28 In der mündlichen Verhandlung hat die französische Regierung beantragt,

— die Klage der Kommission abzuweisen;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Begründetheit

Parteivorbringen

29 Die Kommission rügt in ihrem einzigen Klagegrund die Anwendung der Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung nach dem Rundschreiben von 1956

auf Kraftfahrzeuge mit Sechs-Gang-Schaltung oder Fünf-Gang-Automatikgetriebe. Zumindest die meisten dieser Fahrzeuge würden aus anderen Mitgliedstaaten eingeführt. Für in Frankreich hergestellte Fahrzeuge, die nicht über solche Getriebe verfügten, aber in den Augen der Verbraucher gleichartig seien, gälten hingegen die Bestimmungen des Rundschreibens von 1977 als das allgemeine Recht für Pkw aus inländischer Produktion.

30 Dies führe im Allgemeinen zu einer höheren Besteuerung von Fahrzeugen mit neuer Technik und könne Interessenten vom Kauf solcher Fahrzeuge abhalten, was gleichartigen oder im Wettbewerb stehenden inländischen Fahrzeugen zugute komme, deren steuerliche Nutzleistung nach einer günstigeren Methode berechnet werde. Das französische Besteuerungssystem sei daher mit Artikel 95 EG-Vertrag unvereinbar, da es nicht durchgehend von Aspekten frei sei, die in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge gegenüber gleichartigen oder im Wettbewerb stehenden inländischen Fahrzeuge diskriminierten oder die letzteren schützten.

31 Die französischen Stellen hätten in dem Schriftwechsel während des Vorverfahrens zum einen die nachteilige Wirkung der Formel für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung von Kraftfahrzeugen eingeräumt, die aus anderen Mitgliedstaaten stammten und über bestimmte neue Techniken verfügten, und zum anderen zugegeben, dass die Anwendung dieser Formel in manchen Fällen zu einer höheren Besteuerung als derjenigen gleichartiger, in Frankreich hergestellter Fahrzeuge führe.

32 Mit dem Rundschreiben von 1977 habe eine neue Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung von Fahrzeugen eingeführt werden sollen, die neben dem Hubraum auch weiteren Faktoren wie der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und des Schadstoffausstoßes habe Rechnung tragen sollen. Die Formel für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung sei ein einziges Mal — im Jahr 1983 — angepasst worden, um der technischen Entwicklung von Fahrzeugen mit Vier-Gang-Automatikgetriebe Rechnung zu tragen. Die Kommission wirft den französischen Stellen vor, das Rundschreiben von 1977 nicht dahin geändert zu

haben, dass spätere technische Entwicklungen berücksichtigt und etwa mit Sechs-Gang-Schaltung oder mit Fünf-Gang-Automatikgetriebe ausgerüstete Fahrzeuge in seinen Geltungsbereich aufgenommen worden wären, die den Zielen dieses Rundschreibens insbesondere in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch entsprächen. Daher werde die Berechnungsformel aus dem Rundschreiben von 1956 ausnahmslos auf alle neuen Serienfahrzeuge angewandt, die über eine technische Neuerung verfügten, ohne dass den Merkmalen oder der objektiven Leistung dieser Fahrzeuge Rechnung getragen werde.

33 Das Vorbringen der französischen Stellen, es sei ihnen aus Verwaltungsgründen von 1983 bis 1998 nicht möglich gewesen, die Berechnungsformel zu ändern, um den technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, greife nicht durch. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes könne ein Mitgliedstaat einen Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht nicht damit rechtfertigen, er könne aus Verwaltungsgründen die zur Anpassung einer Regelung erforderlichen Maßnahmen nicht treffen.

34 Es sei Sache der französischen Regierung, zu beweisen, dass die fragliche Besteuerungsregelung in keinem Fall gegenüber eingeführten Fahrzeugen diskriminierend wirke; diesen Beweis habe sie im vorliegenden Fall nicht erbringen können.

35 Die französische Regierung macht demgegenüber geltend, die Kommission habe nicht nachgewiesen, dass die Geltung des Rundschreibens von 1956 für Fahrzeuge, die mit einer neuen Technik ausgerüstet seien, gegen Artikel 95 EG-Vertrag verstoße.

36 Die steuerliche Nutzleistung der Fahrzeuge mit einer neuen Technik, um die es in der vorliegenden Klage gehe, werde zwar nach der Formel aus dem Rundschreiben von 1956 berechnet. Auch könne diese Formel zu einer höheren Be-

steuerung führen als die aus dem Rundschreiben von 1977. Diese nachteilige Wirkung trete aber nicht ausnahmslos ein.

37 Eine Verletzung des Artikels 95 Absatz 1 EG-Vertrag entsprechend dem Urteil des Gerichtshofes vom 17. Februar 1976 in der Rechtssache 45/75 (Rewe-Zentrale, Slg. 1976, 181, Randnr. 15) sei nicht bereits zu bejahen, wenn aufgezeigt werde, wie die Kommission es getan habe, dass aufgrund der Geltung des Rundschreibens von 1956 für Fahrzeuge, die über eine neue Technik verfügten, eingeführte Fahrzeuge in bestimmten Fällen höher belastet würden. Dieses Urteil setze vielmehr voraus, dass die Besteuerung des eingeführten Erzeugnisses und die des nationalen Erzeugnisses nach unterschiedlichen Modalitäten berechnet würden, was hier nicht der Fall sei.

38 Das Kriterium, nach dem sich bestimme, ob ein Fahrzeug auf der Grundlage des Rundschreibens von 1956 oder des Rundschreibens von 1977 besteuert werde, sei das Vorliegen einer technischen Neuerung, d. h. einer Sechs-Gang-Schaltung oder eines Fünf-Gang-Automatikgetriebes, nicht aber die Frage, ob das Fahrzeug eingeführt oder in Frankreich hergestellt worden sei. Die mit einer neuen Technik ausgerüsteten Fahrzeuge seien zwar mehrheitlich eingeführt, doch gehörten zu ihnen auch bestimmte französische Typen. So seien zwei Versionen des Peugeot 306 sowie zwei Versionen des Modells „Berlinette" und eine Version des Modells „Barquette" der Marke Hommel mit Sechs-Gang-Schaltung ausgerüstet.

39 Selbst wenn alle Fahrzeuge mit neuer Technik eingeführt worden wären, könne das Besteuerungssystem nicht allein deswegen als diskriminierend gelten, weil nur eingeführte Erzeugnisse, namentlich solche aus anderen Mitgliedstaaten, höher besteuert würden. Ein Verstoß gegen Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag setzte weiter voraus, dass die Kommission beweise, dass der Verbraucher aufgrund der

Anwendung der Formel aus dem Rundschreiben von 1956 auf Fahrzeuge, die mit einer neuen Technik ausgerüstet seien, vom Kauf eines eingeführten Fahrzeugs abgehalten und veranlasst würde, sich für ein gleichartiges, in Frankreich hergestelltes Fahrzeug zu entscheiden. Aufgrund der wirtschaftlichen und sozialen Gegebenheiten könne man jedoch davon ausgehen, dass der Verbraucher, der vom Kauf eines Modells mit neuer Technik abgehalten werde, seine Wahl unter anderen Fahrzeugen derselben Marke treffe, d. h. unter den mehrheitlich eingeführten Fahrzeugen und nicht notwendigerweise unter den Fahrzeugen aus der inländischen Herstellung. Die Schutzwirkung für die inländische Herstellung sei daher nicht bewiesen.

Würdigung durch den Gerichtshof

40 Nach ständiger Rechtsprechung ist ein Besteuerungssystem nur dann mit Artikel 95 EG-Vertrag vereinbar, wenn seine Ausgestaltung es unter allen Umständen ausschließt, dass eingeführte Waren höher besteuert werden als gleichartige inländische Erzeugnisse (Urteil vom 3. Februar 2000 in der Rechtssache C-228/98, Dounias, Slg. 2000, I-577, Randnr. 41, und die dort angeführte Rechtsprechung).

41 Um das von der Kommission beanstandete Besteuerungssystem auf seine Vereinbarkeit mit Artikel 95 EG-Vertrag zu prüfen, ist zunächst festzustellen, inwiefern in Frankreich hergestellte Fahrzeuge und mit einer neuen Technik ausgerüstete eingeführte Fahrzeuge gleichartig sind.

42 Bei Beurteilung des Begriffs der Gleichartigkeit, der dem Verbot des Artikels 95 Absatz 1 EG-Vertrag zugrunde liegt, ist zu prüfen, ob die Waren ähnliche Eigenschaften haben und den gleichen Bedürfnissen des Verbrauchers dienen (Urteil vom 4. März 1986 in der Rechtssache 106/84, Kommission/Dänemark, Slg. 1986, 833, Randnr. 15).

43 Weiter hat der Gerichtshof in Randnummer 28 des Urteils Tarantik einerseits festgestellt, dass Waren wie Fahrzeuge gleichartig im Sinne von Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag seien, wenn sie aufgrund ihrer Eigenschaften und der Bedürfnisse, denen sie dienen, miteinander im Wettbewerb stünden, und andererseits, dass der Grad des Wettbewerbs zwischen zwei Fahrzeugmodellen davon abhängt, inwieweit sie verschiedenen Vorstellungen, insbesondere über den Preis, die Größe, den Komfort, die Leistung, den Kraftstoffverbrauch, die Haltbarkeit und die Zuverlässigkeit entsprechen.

44 Da sich diese Kriterien der Gleichartigkeit nicht ausschließlich auf die technische Ausrüstung der Fahrzeuge beziehen, können auch andere Merkmale Berücksichtigung finden. Daher können Fahrzeuge unterschiedlicher Marken unabhängig davon, ob sie mit einer Sechs-Gang-Schaltung oder einem Fünf-Gang-Automatikgetriebe ausgerüstet sind, in den Augen der Verbraucher gleichartige Fahrzeuge im Sinne des Artikels 95 Absatz 1 EG-Vertrag in der Auslegung des Urteils Tarantik darstellen.

45 Der Begriff der gleichartigen inländischen Fahrzeuge ist somit nicht allein auf Fahrzeuge aus französischer Herstellung beschränkt, die mit einer neuen Technik ausgerüstet sind, um die es der Kommission in der vorliegenden Klage geht. Aus den gleichen Gründen ist dem Argument der französischen Regierung, der Verbraucher, der durch eine höhere Besteuerung davon abgehalten werde, ein Fahrzeug mit einer neuen Technik zu kaufen, werde sich für ein Fahrzeug derselben Marke entscheiden, nicht zu folgen.

46 Sodann ist zu prüfen, ob eingeführte Fahrzeuge mit neuer Technik höher besteuert werden als gleichartige inländische Fahrzeuge.

47 Die eingeführten Fahrzeuge machen unstreitig die Mehrzahl der Fahrzeuge aus, die über eine neue Technik im Sinne der vorliegenden Klage verfügen. Aus den von der französischen Regierung in ihrer Antwort auf die schriftlichen Fragen des Gerichtshofes vorgelegten Zahlen ergibt sich, dass sämtliche Fahrzeuge, die mit einem Fünf-Gang-Automatikgetriebe ausgerüstet sind, und die große Mehrzahl, wenn nicht nahezu alle Fahrzeuge, die mit einer Sechs-Gang-Schaltung ausgerüstet sind, eingeführte Fahrzeuge sind, für die das Rundschreiben von 1956 gilt.

48 Im Übrigen benachteiligt die Berechnungsformel für die Bestimmung der steuerlichen Nutzleistung eines Kraftfahrzeugs aus dem Rundschreiben von 1956 den Eigentümer des betreffenden Fahrzeugs in den meisten Fällen, indem sie zu einer höheren Besteuerung als derjenigen führt, die sich nach der Berechnungsmethode der steuerlichen Nutzleistung aus dem Rundschreiben von 1977 ergeben würde. Die französische Regierung hat auch nicht bestritten, dass sich die Anwendung des Rundschreibens von 1956 auf die Besteuerung der Fahrzeughalter nachteilig auswirken könnte.

49 Nach ständiger Rechtsprechung liegt aber eine Verletzung des Artikels 95 Absatz 1 EG-Vertrag vor, wenn die auf das eingeführte Erzeugnis erhobene Abgabe und die Belastung, die das gleichartige inländische Erzeugnis zu tragen hat, in unterschiedlicher Weise und nach unterschiedlichen Modalitäten berechnet werden, so dass das eingeführte Erzeugnis — sei es auch nur in bestimmten Fällen — höher belastet wird (Urteil vom 23. Oktober 1997 in der Rechtssache 375/95, Kommission/Griechenland, Slg. 1997, I-5981, Randnr. 20, und die dort angeführte Rechtsprechung).

50 Da das französische Besteuerungssystem die Anwendung des Rundschreibens von 1956 zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung von — in der Mehrzahl eingeführten — Kraftfahrzeugen mit neuer Technik vorsieht, schließt es nicht in jedem Fall aus, dass eingeführte Fahrzeuge höher besteuert werden als Fahrzeuge inländischer Herstellung, die als gleichartig angesehen werden können.

51 Die Französische Republik hat somit dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen, dass sie eine Regelung beibehalten und angewandt hat, die für Fahrzeuge, die mit einem Schaltgetriebe mit sechs Gängen oder mit einem Automatikgetriebe mit fünf Gängen ausgerüstet sind, eine nachteilige Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung vorsieht, die in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge gegenüber gleichartigen oder im Wettbewerb stehenden inländischen Fahrzeugen diskriminiert oder die letzteren schützt.

Kosten

52 Nach Artikel 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Französische Republik mit ihrem Vorbringen unterlegen ist, sind ihr gemäß dem entsprechenden Antrag der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Französische Republik hat dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 Absatz 1 EG)

verstoßen, dass sie eine Regelung beibehalten und angewandt hat, die für Fahrzeuge, die mit einem Schaltgetriebe mit sechs Gängen oder mit einem Automatikgetriebe mit fünf Gängen ausgerüstet sind, eine nachteilige Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung vorsieht, die in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge gegenüber gleichartigen oder im Wettbewerb stehenden inländischen Fahrzeugen diskriminiert oder die letzteren schützt.

2. Die Französische Republik trägt die Kosten des Verfahrens.

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 15. März 2001.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Fünften Kammer

A. La Pergola