SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS JEAN MISCHO

vom 16. Juni 1987 *

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

1. Das Tribunal de grande instance Mülhausen hat dem Gerichtshof folgende Frage vorgelegt:

„Verbietet es Artikel 95 EWG-Vertrag, Kraftfahrzeuge, deren steuerliche Nutzleistung eine bestimmte Grenze überschreitet, einer gestaffelten Steuer zu unterwerfen, deren Betrag nach Maßgabe der steuerlichen Nutzleistung exponentiell steigt, wobei diese durch eine Formel definiert wird, die darauf hinausläuft, daß von dieser exponentiellen Steigerung alle Kraftfahrzeuge mit einem bestimmten Hubraum erfaßt werden, die nicht in Frankreich — wo derartige Fahrzeuge nicht gebaut werden —, wohl aber in anderen Ländern, namentlich in Ländern der Gemeinschaft, hergestellt werden?"

2. Diese Frage wird uns im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen einem Privatmann, Herrn Feldain, der Eigentümer eines ausländischen Fahrzeugs ist, und den französischen Zollbehörden gestellt. Nach der Meinung von Herrn Feldain ist die Regelung über die jährlich erhobenen Steuern für Kraftfahrzeuge der Oberklasse gemäß Artikel 18 des Gesetzes Nr. 85-695 vom 11. Juli 1985, der aufgrund des Urteils des Gerichtshofes vom 9. Mai 1985 in der Rechtssache 112/84 (Humblot, Slg. 1985, 1367, 1375) erlassen worden ist, immer noch nicht mit Artikel 95 EWG-Vertrag vereinbar.

3. Die früher geltende Regelung und die Merkmale der neuen Rechtsvorschriften sind im Sitzungsbericht wiedergegeben, so daß ich hier nicht darauf einzugehen brauche.

4. Der Gerichtshof hat die Voraussetzungen für die Anwendung des Artikels 95 in zahlreichen Urteilen definiert. Zu den Urteilen, die sich am eingehendsten mit dieser Frage befassen, gehört das vom 27. Februar 1980 in der Rechtssache 169/78 (Kommission/Italien, Slg. 1980, 385), in dem der Gerichtshof insbesondere ausgeführt hat: „Artikel 95 soll ... die *vollkommene Wettbewerbsneutralität* der inländischen Besteuerung für inländische und eingeführte Erzeugnisse sicherstellen" (Randnr. 4 der Entscheidungsgründe).

5. Im Urteil vom 15. März 1983 in der Rechtssache 319/81 (Kommission/Italien, Slg. 1983, 601, Randnr. 21 der Entscheidungsgründe) hat der Gerichtshof entschieden, daß „die Mitgliedstaaten keineswegs daran [gehindert sind], unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien für *Luxuserzeugnisse* einen höheren Mehrwertsteuersatz vorzusehen als für inländische oder eingeführte Erzeugnisse, die diesen Charakter nicht haben, vorausgesetzt, daß die *Kriterien für die Abgrenzung der höher besteuerten Gruppe von Erzeugnissen* die eingeführten gleichartigen oder mit den inländischen Produkten in einem Wettbewerbsverhältnis im Sinne von Artikel 95 Absatz 2 stehenden Erzeugnisse nicht diskriminieren".

6. Speziell zur Kraftfahrzeugsteuer hat der Gerichtshof kürzlich (im Urteil vom 16. Dezember 1986 in der Rechtssache 200/85, Kommission/Italien, Slg. 1986, 3953, 3969) ausgeführt: „Um zu entscheiden, ob eine angefochtene steuerliche Differenzierung

* Aus dem Französischen übersetzt.

mit Artikel 95 EWG-Vertrag vereinbar ist, ist ... zu prüfen, ob sie nach Maßgabe eines objektiven Kriteriums eingeführt worden ist, ob sie zu einer unmittelbaren oder mittelbaren Diskriminierung führt und ob sie geeignet ist, inländische konkurrierende Produktionen gegenüber Einfuhren aus anderen Mitgliedstaaten zu schützen" (Randnr. 9). In demselben Urteil hat der Gerichtshof (in den Randnrn. 16 und 20) hervorgehoben: „Das Wettbewerbsverhältnis, auf das bei der Entscheidung über das Vorliegen einer protektionistischen Wirkung abzustellen ist, ... muß auf alle Fahrzeuge erstreckt werden, gleich ob sie mit einem Diesel- oder mit einem Benzinmotor ausgerüstet sind."

7. Für das vorliegende Verfahren hat natürlich das Urteil vom 9. Mai 1985 in der Rechtssache Humblot (a. a. O.) die größte Bedeutung. Der Gerichtshof hat dort zunächst darauf hingewiesen, „daß es den Mitgliedstaaten beim derzeitigen Stand des Gemeinschaftsrechts freisteht, Erzeugnisse wie Personenwagen einem System der Verkehrsteuer zu unterwerfen, die nach Maßgabe eines *objektiven Kriteriums*, zum Beispiel der in verschiedener Weise bestimmbaren steuerlichen Nutzleistung, *progressiv* wächst".

8. Weiter hat der Gerichtshof entschieden: „Eine solche innerstaatliche Steuerregelung ist jedoch im Hinblick auf Artikel 95 nur zulässig, soweit sie keine diskriminierende oder protektionistische Wirkung entfaltet."

9. Nach diesem Urteil führt die Sondersteuerpflicht für alle Fahrzeuge mit einer steuerlichen Nutzleistung von mehr als 16 CV, die das Fünffache der direkt darunter liegenden Steuerstufe beträgt, „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".

10. Somit ist zuerst zu prüfen, ob die neue Besteuerungsmethode nunmehr insgesamt ein „System ausgewogen progressiver Besteuerung" darstellt.

11. I — Das Tribunal de grande instance Mülhausen fragt sich, ob die neue Regelung mit Artikel 95 vereinbar ist, weil die Steuer für Fahrzeuge oberhalb eines bestimmten Bereichs steuerlicher Nutzleistung exponentiell im Verhältnis zur Nutzleistung ansteigt.

12. Dazu ist zunächst zu bemerken, daß die Kurve, die die jeweilige Höhe der Steuer wiedergibt, zwar tatsächlich von einem bestimmten Punkt an exponentiell verläuft, daß dies jedoch auf dem Einfluß aller zu berücksichtigenden Faktoren beruht.

13. Die verschiedenen Koeffizienten sind ihrerseits nicht im Wege einer „exponentiellen Funktion", sondern einer „geometrischen Progression" festgesetzt worden: Jede Steuerstufe leitet sich in der Weise aus der vorhergehenden ab, daß diese mit einem bestimmten Faktor (dem sogenannten Besteuerungs-„Quotienten") multipliziert wird. Dieser Faktor ist hier nicht konstant, sondern variiert zwischen 1,2 und 2,4 für die Fahrzeugklassen bis 16 CV einschließlich und beträgt 1,5 für die Klassen oberhalb von 16 CV. Da der oberhalb von 16 CV benutzte Koeffizient von einer Ausnahme abgesehen kleiner ist als die Koeffizienten, die unterhalb dieser Schwelle benutzt werden (beim Übergang von der Steuerstufe 8 und 9 CV zur Stufe 10 und 11 CV beträgt der Faktor nur 1,2), kann festgestellt werden, daß die französischen Rechtsvorschriften unter diesem Gesichtspunkt nicht zu beanstanden sind.

14. Die Vereinbarkeit eines Steuersystems mit Artikel 95 hängt jedoch nicht nur vom gewählten Progressionsrhythmus ab, sondern auch von der Definition der Besteuerungsgrundlage und der anderen Durchführungsmodalitäten der Besteuerung[1] und im

1 — Vgl. das Urteil vom 27. Februar 1980, a. a. O., Randnr. 7.

Fall einer geometrischen Progression insbesondere von der Anzahl der Glieder. Dies veranlaßt mich zu prüfen, wie die einzelnen Steuerstufen im Rahmen der fraglichen Regelung aufeinander folgen.

15. Es bestehen neun Stufen, die sich wie folgt darstellen:

— bis 4 CV:	2 Stufen steuerlicher Nutzleistung [2]
— 5 bis 7 CV:	3 Stufen
— 8 und 9 CV:	2 Stufen
— 10 und 11 CV:	2 Stufen
— 12 bis 16 CV:	5 Stufen
— 17 und 18 CV:	2 Stufen
— 19 und 20 CV:	2 Stufen
— 21 und 22 CV:	2 Stufen
— 23 CV und mehr:	9 tatsächliche Stufen [3]

16. Ins Auge fällt natürlich sofort, wie unterschiedlich die Zahl der Leistungsstufen in den einzelnen Steuerstufen ist.

17. Erstaunlich ist insbesondere die Zusammenfassung von fünf Leistungsstufen in der Steuerstufe 12 bis 16 CV. Nach den auf eine Frage des Gerichtshofes erteilten Auskünften der französischen Behörden gilt diese Stufe für 74 Kraftfahrzeugmodelle.

18. Die drei folgenden Stufen enthalten jede nur zwei Leistungsstufen. Die Steuerstufe 17 und 18 CV betrifft nur zwei Modelle, die Klasse 19 und 20 CV zehn Modelle und die Klasse 21 und 22 CV drei Modelle.

19. Die französische Regierung hat keine Gründe für diese Ausgestaltung der Staffelung angeführt, und auch mir ist es nicht gelungen, aufgrund eigener Überlegungen ein *objektives und neutrales Kriterium* herauszufinden, das diesem Aufbau zugrunde liegen könnte.

20. Die gewählte Methode verhindert zunächst, daß die Fahrzeuge mit 14, 15 oder 16 CV, von denen man erwartet hätte, daß für sie eine neue Steuerstufe gilt, höher besteuert werden als die Fahrzeuge mit 12 oder 13 CV. Auf diese Weise unterliegt kein französisches Fahrzeug einer höheren Steuer als 1 729 FF (diese Zahl gilt für die Pariser Region im Jahre 1984).

21. Dagegen führt die Einführung „enger" Steuerstufen, die nur zwei Leistungsstufen umfassen, jenseits der Schwelle von 16 CV zusammen mit der geometrischen Progression, die das ganze System kennzeichnet, zu einem sehr schnellen Anstieg der Steuerbeträge auf den Stufen, auf denen nur im Ausland hergestellte Fahrzeuge zum Verkauf angeboten werden (2 594, 3 882, 5 832 und 8 758 FF).

22. Während der Abstand von vier Stufen zwischen einem Fahrzeug mit 12 CV und einem Fahrzeug mit 16 CV nicht zu einer höheren Besteuerung führt, bewirkt derselbe Abstand zwischen einem Fahrzeug mit 16 CV und einem Fahrzeug mit 20 CV einen Steuerunterschied von 224 %.

23. Es ist klar, daß es sich hier nicht um eine „*ausgewogene* Besteuerung" im Sinne Ihres Urteils in der Rechtssache Humblot handelt. Für die französischen Fahrzeuge der Oberklasse wird die Progression durch die Einführung der genannten „weiten" Steuerstufe gemildert, während sie von dem Stadium ab, von dem an nur noch ausländische Fahrzeuge betroffen sind, durch die Wiederherstellung „enger" Klassen verstärkt wirkt. Es muß deshalb festgestellt werden, daß die Art und Weise der Einteilung der Fahrzeuge nicht auf einem objektiven und im Hinblick auf den Wettbewerb

2 — Der „2 CV" hat jetzt eine steuerliche Nutzleistung von 3 CV.

3 — Anscheinend gibt es Fahrzeuge folgender Leistungsstufen: 23, 26, 27, 31, 32, 34, 39, 40 und 54 CV.

zwischen französischen und ausländischen Fahrzeugen neutralen Kriterium beruht.

24. Ist daraus herzuleiten, daß die Fahrzeuge mit einer steuerlichen Nutzleistung von mehr als 16 CV, bei denen es sich sämtlich um im Ausland hergestellte Fahrzeuge handelt, von jeder Besteuerung befreit werden oder nach dem für die Klasse von 12 bis 16 CV geltenden Satz besteuert werden müssen? Ich glaube es nicht. Meines Erachtens müßten diese Fahrzeuge bis zu einer eventuellen Neugestaltung des gesamten Systems so besteuert werden, als ob oberhalb der Grenze von 16 CV weitere Steuerstufen mit jeweils fünf Stufen steuerlicher Nutzleistung (17 bis 21 CV usw.) bestünden.

25. II — Der zweite Teil der Frage des Tribunal de grande instance Mülhausen geht dahin, ob die Formel, nach der die steuerliche Nutzleistung berechnet wird, nicht ebenfalls mit Artikel 95 EWG-Vertrag unvereinbar ist.

26. In dem Urteil in der Rechtssache Humblot hat der Gerichtshof anerkannt, daß die steuerliche Nutzleistung als objektives Kriterium für einen progressiven Anstieg der Kraftfahrzeugsteuer angesehen werden kann.

27. Er hat jedoch präzisiert, daß die steuerliche Nutzleistung „in verschiedener Weise bestimmbar" ist. Er hat also nicht zu einer Berechnungsformel der in Frankreich geltenden Art Stellung genommen. Diese wurde in einem Verwaltungsrundschreiben vom 23. Dezember 1977 wie folgt festgelegt:

$$P = m\,(0{,}0458 \cdot \frac{C}{\sqrt{K}})^{1{,}48}$$

In dieser Formel bezeichnet P die Nutzleistung, m beträgt 1 für Benzin und 0,7 für Dieselkraftstoff, C ist der Hubraum des Motors in Kubikzentimetern. K ist ein Parameter, der die Bewegungsübertragung ausdrückt und ermittelt wird durch die Berechnung des „gewogenen arithmetischen Mittelwerts der Geschwindigkeit in Stundenkilometern, die das Fahrzeug bei einer Motorleistung von 1 000 Umdrehungen pro Minute in den verschiedenen Gängen des Getriebes bei Vorwärtsfahrt theoretisch erreicht".

28. Meines Erachtens könnte der objektive und neutrale Charakter dieser Formel nicht bezweifelt werden, wenn sie unterschiedslos auf alle Fahrzeuge angewandt würde, ob diese nun im Inland oder im Ausland hergestellt sind. Es trifft sich jedoch, daß der Wert von K für Fahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 100 kW auf 21 begrenzt ist, selbst wenn sich bei objektiver Betrachtung ein höherer Wert ergibt. Wie wir später sehen werden, sind sehr wenige französische Fahrzeuge von dieser Regel betroffen.

29. Da sich K im Nenner befindet, bewirkt seine Begrenzung nach oben in allen Fällen, in denen der Faktor K tatsächlich höher ist als 21 km/h, eine künstliche Erhöhung der steuerlichen Nutzleistung P.

a) *Wirkung der Begrenzung des Faktors K*

30. In seiner Antwort auf die zweite Frage des Gerichtshofes hat der Bevollmächtigte der französischen Regierung die Begrenzung des Faktors K auf 21 folgendermaßen gerechtfertigt:

„Wegen der Notwendigkeit, gewisse sehr leistungsstarke Sport- oder Spitzenmodelle, die als relativ sparsam im Verbrauch erscheinen, wenn sie unterhalb ihrer tatsächlichen Möglichkeiten benutzt werden, nicht unnormal zu begünstigen, wurde der Wert des Faktors K für Personenkraftwagen, deren tatsächliche Leistung 100 kW übersteigt, auf 21 km/h begrenzt."

31. Unter Berücksichtigung der Erläuterungen in der Sitzung ist diese Rechtfertigung wohl wie folgt zu verstehen:

32. Je größer der Hubraum (und je höher damit die Leistung) eines Motors ist[4], desto „länger" kann die Übersetzung seines Getriebes sein. Auf der Grundlage der normalen Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung in Frankreich (ohne Begrenzung des Faktors K nach oben) müßten viele Motoren mit großem Hubraum wegen der „langen" Übersetzungsverhältnisse relativ niedrigen Steuerstufen zugeordnet werden. Fahrzeuge, die derartige Übersetzungsverhältnisse haben, sind so lange relativ sparsam im Verbrauch, als sie nicht 120 bis 130 km/h überschreiten.

33. Diese Fahrzeuge mit großem Hubraum können jedoch Spitzengeschwindigkeiten von 180 bis 250 km/h erreichen. Wenn so ihre Kapazitäten voll genutzt werden, verbrauchen sie sehr viel mehr (denn der zu überwindende Luftwiderstand erhöht sich proportional zur Geschwindigkeit). Um zu verhindern, daß derartige Fahrzeuge, die in Wirklichkeit einen hohen Verbrauch haben können, nicht zu Unrecht begünstigt werden, müssen die genannten Übersetzungsverhältnisse von einer bestimmten Schwelle an außer acht gelassen werden. Dieses Ergebnis kann dadurch erreicht werden, daß man den Koeffizienten K bei 21 km/h blokkiert, sobald die tatsächliche Leistung des Motors 100 kW übersteigt.

34. Diese Überlegung ist meines Erachtens unter logischen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden. Es wäre nämlich paradox, wenn allein aufgrund der Berücksichtigung eines Übersetzungsverhältnisses K = 30 zum Beispiel ein Fahrzeug mit einem Hubraum von 3 590 cm³ (Jaguar XJ 6, 6 Zylinder, 21 CV steuerliche Nutzleistung) in dieselbe Steuerstufe fiele wie ein Fahrzeug mit einem Hubraum von 2 500 cm³ (Citroën CX 25, 4 Zylinder, 13 CV steuerliche Nutzleistung).

35. Im übrigen ist festzustellen, daß fast alle ausländischen Fahrzeuge mit einem Hubraum von weniger als 3 Litern, die praktisch den gleichen Innenraum und Komfort aufweisen wie die französischen Fahrzeuge der Oberklasse (Citroën CX, Peugeot 505, Renault 25) von den Steuerstufen bis 16 CV erfaßt werden (die Alfa 6, alle Audi, die BMW der Serie 5.0, der 628Csi und der 730, der Fiat Croma, der Ford Scorpio, der Lancia Thema, der Maserati Biturbo, die Mercedes 260 E, 260 SE, 300 E/SEL mit manuellem Getriebe, der Rover 820, der Saab 9000, die Volvo 740 und 760 usw.).

36. Andererseits bestehen gegen die Art und Weise, wie die steuerliche Nutzleistung in Frankreich berechnet wird, folgende Bedenken:

37. Durch die Aufnahme des Faktors K in die Formel zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung sollen offiziell die Fahrzeuge begünstigt werden, die relativ wenig Kraftstoff verbrauchen. Wie wir gesehen haben, verbrauchen die Fahrzeuge mit großem Hubraum, aber langen Übersetzungsverhältnissen nur oberhalb von 130 km/h viel Kraftstoff. In Frankreich ist es aber ohnehin verboten, schneller als 130 km/h zu fahren.

38. Zweitens ist unbestreitbar, daß auch Fahrzeuge mit einem Hubraum von weniger als 3 Litern einen hohen Verbrauch haben können. Ich denke hier an als sportlich bezeichnete Modelle mit besonders hoch drehenden verdichtenden Motoren und relativ „kurzen" Übersetzungsverhältnissen. Auch diese Fahrzeuge können Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h erreichen.

39. Diese Fahrzeuge können bei 180 km/h mehr verbrauchen als ein Fahrzeug mit größerem Hubraum, aber „längeren" Übersetzungsverhältnissen. Diese Sportmodelle werden jedoch nicht in gleicher Weise benachteiligt wie die Fahrzeuge mit großem Hubraum.

4 — Meines Erachtens ist im Rahmen dieses Vergleichs nicht auf die Versionen „Turbo" und „16 Ventile" einzugehen, durch die Motoren mit mittlerem Hubraum eine höhere tatsächliche Leistung entwickeln können als Motoren mit wesentlich größerem Hubraum. Aufgrund dieser Neuerungen werden wohl die meisten Mitgliedstaaten ihr Kfz-Steuersystem früher oder später neu gestalten müssen.

40. Auch hat die französische Regierung kein objektives Kriterium zur Rechtfertigung der Blockierung des Faktors K bei 21 statt z. B. bei 20 oder 22 km/h angeführt.

41. Herr Feldain hat seinerseits, wie sich aus dem Sitzungsbericht ergibt, ausgerechnet, daß, wenn der Faktor K auf 21 km/h begrenzt wird, allen Fahrzeugen mit einem Hubraum von mehr als 3 109,7 cm³ automatisch eine steuerliche Nutzleistung von mehr als 16 CV zugeschrieben werde, unabhängig von ihren unterschiedlichen Verbrauchseigenschaften. Einen Hubraum von mehr als 3 109,7 cm³ hätten jedoch nur Fahrzeuge ausländischer Herstellung.

42. Dieses Argument überzeugt mich jedoch nicht, denn die Stufe 17 CV muß ja irgendwo beginnen, und ich sehe nicht ein, warum die Schwelle nicht bei 3 109,7 cm³ liegen sollte. Hätte man K auf 20 km/h begrenzt, hätte die Schwelle zu 17 CV bei 2 961,75 cm³ gelegen. Dies hätte nicht dazu geführt, daß auch nur ein einziges französisches Fahrzeug von der Stufe 16 CV in die Stufe 17 CV aufgerückt wäre, denn keines dieser Fahrzeuge hat einen Hubraum von mehr als 2 664 cm³ (selbst der Peugeot 604, der nicht mehr hergestellt wird, erreichte nur 2 849 cm³).

43. Wäre der Faktor K auf 22 km/h begrenzt worden, so hätte die Schwelle bei 3 257,92 cm³ gelegen. Nur ein weiteres ausländisches Fahrzeug (der Porsche 311) hätte eventuell auf die Stufe 16 CV „absteigen" können, aber um insoweit sicherzugehen, müßte man den Faktor K dieses Fahrzeugs kennen.

44. Es gibt jedoch einen anderen Gesichtspunkt, der meines Erachtens für den vorliegenden Fall entscheidend ist. Es ist dies der Umstand, daß das Ergebnis der Berechnung 0,0458 x C: K weiter in die Potenz 1,48 erhoben wird, wenn der Faktor K bei 21 blokkiert wird. Dies führt dazu, daß die Wirkung des größeren Hubraums der Fahrzeuge mit mehr als 3 109,7 cm³ verstärkt wird, ohne daß dies auch nur im geringsten durch die gleichzeitige Berücksichtigung der „längeren" Übersetzungsverhältnisse ausgeglichen wird, die diese Fahrzeuge im allgemeinen kennzeichnen.

45. Ich sagte vorhin, daß es nicht sachgerecht ist, ein Fahrzeug von 3 590 cm³ in die Stufe 13 CV einzureihen. Umgekehrt bezweifle ich, daß es gerechtfertigt ist, dieses Fahrzeug der Stufe 21 CV zuzuordnen.

46. Es ist schwer verständlich, weshalb man jenseits der Schwelle, ab der der tatsächliche Wert von K nicht mehr berücksichtigt wird, nicht einfach zu einer Einstufung zurückkehrt, die allein auf den Hubraum der Fahrzeuge abstellt.

47. Ich möchte nicht zu der Frage Stellung nehmen, ob es alternativ ausreichen würde, den Exponenten 1,48 für die Fahrzeuge herabzusetzen, deren Faktor K nach oben begrenzt ist (die bloße Verringerung von 1,48 auf 1,44 würde zum Beispiel schon dazu führen, die steuerliche Nutzleistung dieser Fahrzeuge herabzusetzen). Auf jeden Fall steht fest, daß die „Blockierung" eines der Elemente einer mathematischen Formel logischerweise zu einer erneuten Prüfung der anderen Elemente der Formel führen muß, um zu vermeiden, daß ihre Wirkung nicht plötzlich unverhältnismäßig wird, insbesondere, wenn man sich im Bereich des internationalen Wettbewerbs befindet und wenn sich die Änderung der Berechnungsmethode im wesentlichen auf in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge auswirkt.

48. Dies ist nämlich hier der Fall. In Beantwortung einer in der mündlichen Verhandlung gestellten Frage haben die französischen Stellen dem Gerichtshof eine Liste mit sechs Modellen von französischen Fahrzeugen übersandt, deren steuerliche Nutzleistung durch die Begrenzung des Faktors K verändert wird. Es handelt sich allerdings um ein Verzeichnis von Fahrzeugen, „die

seit dem 1. Januar 1978 zugelassen sind". Drei dieser Modelle werden derzeit nicht mehr hergestellt oder haben die Stufe nur wegen ihres automatischen Dreiganggetriebes gewechselt. Die restlichen drei Modelle sind Sportfahrzeuge, die in ziemlich kleiner Serie gebaut werden und von denen nur zwei auf eine höhere Steuerstufe gelangen.

49. Es zeigt sich somit, daß die französische Produktion durch die beanstandete Regelung nur am Rande berührt wird.

50. Ich besitze leider keine vollständige Liste der ausländischen Fahrzeuge, die wegen dieser Berechnungsmethode auf eine höhere Stufe gelangen. Sie muß aber lang sein, denn nach der Fachpresse verkaufen die deutschen Hersteller ungefähr 56 Modelle mit einer Nutzleistung von mehr als 100 kW, die britischen Hersteller ungefähr 20 und die italienischen Hersteller ungefähr 34, während die französischen Produzenten anscheinend nur 8 derartige Modelle herstellen.

51. Somit ist festzustellen, daß die Methode der Berechnung der steuerlichen Nutzleistung der Fahrzeuge mit mehr als 100 kW nicht wettbewerbsneutral, sondern geeignet ist, die Fahrzeuge französischer Herstellung, die diese Nutzleistung erreichen, indirekt zu schützen.

b) *Die Berücksichtigung der verschiedenen Gänge der automatischen Getriebe*

52. Vor dem 15. April 1983 wurde der Faktor K für Fahrzeuge mit automatischem Vierganggetriebe unter Berücksichtigung dieser vier Gänge nach der Formel

$$K = \frac{k1 + k2 + k3 + k4}{4,2}$$

berechnet.

53. Nach einem Rundschreiben vom 15. April 1983 werden nur noch drei statt vier Gänge berücksichtigt, und zwar nach einer der folgenden Formeln

$$K = \frac{k1 + k2 + k4}{3,48}$$, wenn k4 kleiner oder gleich 1,4 k3 ist,

oder

$$K = \frac{k1 + k2 + 1,4\,k3}{3,48}$$, wenn k4 größer oder gleich 1,4 k3 ist.

54. Die Änderung der Regelung läuft somit darauf hinaus, daß der Faktor K seit 1983 kleiner ist als früher: Folglich steigt die steuerliche Nutzleistung eines Fahrzeugs mit automatischem Getriebe mit vier Gängen.

55. Die automatischen Getriebe mit vier Gängen bewirken jedoch einen niedrigeren Verbrauch als die Getriebe mit drei Gängen. Rechtsvorschriften, die das Ziel verfolgen, die sparsamsten Fahrzeuge zu begünstigen, müßten daher die mit derartigen Getrieben ausgerüsteten Fahrzeuge einer niedrigeren, nicht aber einer höheren Steuerstufe zuordnen.

56. In den letzten Jahren sind allerdings automatische Getriebe mit vier Gängen auch in Fahrzeuge französischer Herstellung eingebaut worden (vgl. die Antwort der französischen Regierung auf die dritte Frage des Gerichtshofes).

57. So sind alle automatischen Fahrzeuge der Marke Peugeot und die Citroën BX mit Vierganggetrieben ausgerüstet. Die oben genannte Berechnungsmethode gilt für diese Modelle ebenso wie für die ausländischen Modelle.

58. Unter diesen Bedingungen kann die neue Methode der Berechnung des Faktors K für Fahrzeuge, die mit einem automatischen Vierganggetriebe ausgerüstet sind, meines Erachtens nicht als diskriminierend oder protektionistisch angesehen werden.

Ergebnis

59. Aus allen vorangegangenen Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, die gestellte Frage wie folgt zu beantworten:

„Artikel 95 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ist dahin auszulegen, daß er es einem Mitgliedstaat verbietet, ausschließlich — namentlich aus anderen Mitgliedstaaten — eingeführte Fahrzeuge, deren steuerliche Nutzleistung einen bestimmten Wert überschreitet, einer gestaffelten Steuer zu unterwerfen, die mit sehr viel stärkerer Progression ansteigt als die gestaffelte Steuer, die auf Fahrzeuge erhoben wird, deren steuerliche Nutzleistung diesen Wert nicht überschreitet, oder die steuerliche Nutzleistung nach einer Methode zu berechnen, die zu einer Überbewertung der steuerlichen Nutzleistung bestimmter Fahrzeugkategorien führt, von denen die meisten — namentlich aus anderen Mitgliedstaaten — eingeführt werden."