CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL J. MISCHO van 16 juni 1987 *

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

1. Het tribunal de grande instance te Mulhouse heeft het Hof de volgende vraag voorgelegd:

„Verbiedt artikel 95 EEG-Verdrag op motorrijtuigen die een bepaald fiscaal vermogen te boven gaan, een differentiële belasting te heffen waarvan het bedrag exponentieel stijgt naar gelang van het fiscaal vermogen, dat op zijn beurt wordt bepaald volgens een formule die ertoe leidt, dat elk motorrijtuig met een bepaalde cilinderinhoud en dat niet in Frankrijk is gebouwd —, waar in tegenstelling tot andere landen, met name van de EEG, dergelijke motorrijtuigen niet worden gebouwd — door die exponentiële stijging wordt getroffen ?"

2. De vraag is gesteld in het kader van een geschil tussen J. Feldain, een particulier die eigenaar is van een buitenlandse auto, en de Franse fiscus. Feldain meent, dat het stelsel van de jaarlijkse belasting van topklasseauto's, dat na 's Hofs arrest van 9 mei 1985 (zaak 112/84, Humblot, Jurispr. 1985, blz. 1367, 1375) bij artikel 18 van wet nr. 85-695 van 11 juli 1985 is ingevoerd, nog steeds in strijd is met artikel 95 EEG-Verdrag.

3. Het vroegere stelsel en de kenmerken van de nieuwe wettelijke regeling zijn in het rapport ter terechtzitting uiteengezet, zodat ik daar niet bij stil hoef te staan.

4. De criteria voor toepassing van artikel 95 EEG-Verdrag zijn in een groot aantal arresten van het Hof vastgelegd. Een van de meest gedetailleerde op dit punt is het arrest van 27 februari 1980 (zaak 169/78, Commissie/Italië, Jurispr. 1980, blz. 385), waarin het Hof met name overwoog, dat „artikel 95 de *volstrekte neutraliteit* van de binnenlandse belastingen dient te waarborgen ten aanzien van de mededinging tussen nationale en geïmporteerde produkten" (r. o. 4).

5. In een arrest van 15 maart 1983 (zaak 319/81, Commissie/Italië, Jurispr. 1983, blz. 601, r. o. 21) preciseerde het Hof, dat de Lid-Staten de bevoegdheid hebben om „met inachtneming van de ter zake geldende richtlijnen, *luxe produkten* volgens een hoger BTW-tarief te belasten dan nationale of ingevoerde produkten die dat karakter niet hebben, met dien verstande evenwel *dat de criteria ter afbakening van de zwaarstbelaste produktencategorie niet discriminerend mogen zijn* ten aanzien van ingevoerde produkten die gelijksoortig zijn of die, in voege als bedoeld in artikel 95, tweede alinea, met de nationale produkten concurreren".

6. In het bijzonder met betrekking tot de belasting op auto's heeft het Hof zeer recent nog overwogen, dat „ter beoordeling van de verenigbaarheid van een bestreden fiscale differentiatie met artikel 95 EEG-Verdrag, moet worden onderzocht of zij op

* Vertaald uit het Frans.

een objectief criterium berust, of zij rechtstreeks of indirect discrimineert en of zij van die aard is, dat zij concurrerende nationale produkten beschermt tegen invoer uit de andere Lid-Staten" (arrest van 16 december 1986, zaak 200/85, Commissie/Italië, Jurispr. 1986, blz. 3953, 3969, r. o. 9). In hetzelfde arrest verklaarde het Hof, dat de concurrentieverhouding aan de hand waarvan moet worden uitgemaakt of er sprake is van bescherming, alle auto's — zowel die met een diesel- als die met een benzinemotor — dient te omvatten (r. o. 16 en 20).

7. Van overwegend belang voor de onderhavige zaak is vanzelfsprekend het voornoemde arrest Humblot van 9 mei 1985. Daarin herinnerde het Hof er eerst aan, „dat de Lid-Staten bij de huidige stand van het gemeenschapsrecht vrij blijven om produkten als motorrijtuigen te onderwerpen aan een verkeersbelasting, die *progressief* stijgt volgens een *objectief criterium* als het *fiscaal vermogen*, dat op verschillende wijzen kan worden vastgesteld.

8. Een dergelijke binnenlandse belasting verdraagt zich evenwel slechts met artikel 95 EEG-Verdrag, voor zover zij geen discriminerende of beschermende werking heeft."

9. Vervolgens stelde het Hof vast, dat de toepassing op alle wagens met een fiscaal vermogen van meer dan 16 pk van een bijzondere belasting die vijf maal hoger is dan het onmiddellijk lagere belastingtarief, leidt tot een belastingverhoging die „veel groter is dan de verhoging die onder de regeling van een progressieve belasting met *evenwichtige tariefverschillen*, zoals die van de differentiële belasting, uit de overgang van de ene naar de andere categorie motorrijtuigen voortvloeit".

10. Vooreerst dient dus te worden onderzocht, of het nieuwe stelsel in zijn geheel genomen „een progressieve belasting met evenwichtige tariefverschillen" mag worden genoemd.

11. I — Het tribunal de grande instance te Mulhouse stelt zich de vraag, of het nieuwe stelsel zich met artikel 95 EEG-Verdrag verdraagt, nu voor auto's die een bepaald fiscaal vermogen te boven gaan, het bedrag van de belasting exponentieel stijgt naar gelang van dat fiscaal vermogen.

12. Dienaangaande moet eerst worden opgemerkt, dat de kromme die het niveau van de verschillende belastingschijven weergeeft, vanaf een bepaald punt inderdaad de kenmerken vertoont van een exponentiële kromme; dit is echter het gevolg van de invloed van alle elementen die ter zake een rol spelen.

13. De stijging van de onderscheiden coëfficiënten vertoont geen „exponentieel", maar een „meetkundig" verloop: elk belastingniveau vloeit voort uit het vorige door dit te vermenigvuldigen met een bepaalde factor („progressieverhouding" genoemd). In casu gaat het niet om een vaste factor. Hij varieert tussen 1,2 en 2,4 voor de categorieën tot en met 16 pk, en bedraagt 1,5 voor de categorieën van meer dan 16 pk. Waar de boven 16 pk toegepaste vermenigvuldigingsfactor kleiner is dan de factor bij de lagere schijven (op één uitzondering na: de factor bij de overgang van de belastingschijf voor 8 en 9 pk naar die voor 10 en 11 pk bedraagt slechts 1,2), mag men besluiten dat er wat dit punt betreft, niets op de Franse regering valt aan te merken.

14. De verenigbaarheid van een belastingstelsel met artikel 95 EEG-Verdrag hangt evenwel niet alleen af van de snelheid van de progressie, maar ook van de belastinggrondslag en de andere toepassingsmodaliteiten [1], en met name, wanneer de progressie

1 — Zie het arrest van 27 februari 1980 (reeds aangehaald), r. o. 7.

meetkundig verloopt, van het aantal termen. Vandaar dat ik thans wil onderzoeken, hoe de opeenvolging van de onderscheiden belastingschijven van het betrokken stelsel verloopt.

15. Het stelsel omvat de navolgende negen trappen:

— tot 4 pk:	2 effectieve categorieën van fiscaal vermogen [2],
— 5 tot en met 7 pk:	3 categorieën,
— 8 en 9 pk:	2 categorieën,
— 10 en 11 pk:	2 categorieën,
— 12 tot en met 16 pk:	5 categorieën,
— 17 en 18 pk:	2 categorieën,
— 19 en 20 pk:	2 categorieën,
— 21 en 22 pk:	2 categorieën,
— 23 pk en meer:	9 effectieve categorieën [3].

16. Wat onmiddellijk opvalt, is het verschil in het aantal fiscale categorieën per belastingschijf.

17. Vooral het feit dat de schijf van 12 tot en met 16 pk vijf fiscale categorieën omvat, wekt verwondering. Naar de Franse autoriteiten in antwoord op een vraag van het Hof hebben verklaard, vallen 74 automodellen in deze schijf.

18. De drie volgende belastingschijven bestaan elk uit slechts twee fiscale categorieën: in de schijf van 17 en 18 pk vallen slechts twee automodellen, in die van 19 en 20 pk tien en in de schijf van 21 en 22 pk drie modellen.

19. De Franse regering heeft niet verteld waarom zij voor deze indeling heeft gekozen, en zelf heb ik *evenmin* het *objectieve en neutrale criterium* kunnen ontdekken dat aan deze structuur ten grondslag zou kunnen liggen.

20. De gekozen methode heeft in de eerste plaats tot gevolg, dat auto's van 14, 15 of 16 pk, waarvoor men een nieuwe belastingschijf zou hebben verwacht, niet hoger worden belast dan auto's van 12 en 13 pk. Zodoende geldt voor geen enkele Franse auto een hogere belasting dan 1 729 FF (regio Parijs in 1984).

21. Het feit dat boven de drempel van 16 pk de belastingschijven weer „afslanken" tot slechts twee fiscale categorieën, gecombineerd met de meetkundige progressie die het gehele stelsel kenmerkt, veroorzaakt een zeer snelle stijging van de belasting voor de categorieën waarin uitsluitend buitenlandse auto's vallen (2 594 FF, 3 882 FF, 5 832 FF en 8 758 FF).

22. Terwijl het verschil van vier niveaus tussen een auto van 12 pk en een van 16 pk geen enkele belastingverhoging meebrengt, leidt hetzelfde niveauverschil tussen een auto van 16 pk en een van 20 pk tot een verhoging van de belasting met 224%.

23. Het is overduidelijk dat het hier niet gaat om „evenwichtige tariefverschillen" als waarover het Hof in het arrest Humblot sprak. Voor Franse topklasse-auto's wordt door de invoering van bovenbedoelde „brede" schijf de progressie van het stelsel afgezwakt; vervolgens wordt zij echter nog versterkt door vanaf het punt waar het enkel om buitenlandse auto's gaat, die schijven weer „smal" te maken. Men kan dus slechts tot de conclusie komen, dat de indeling van de auto's niet berust op een ten aanzien van

2 — De zogenoemde „Deux Chevaux" heeft thans 3 fiscale pk.

3 — Blijkbaar bestaan er enkel auto's van de volgende categorieën: 23, 26, 27, 31, 32, 34, 39, 40 en 54 pk.

de concurrentie tussen Franse en buitenlandse auto's objectief en neutraal criterium.

24. Moet daaruit worden besloten, dat auto's met een fiscaal vermogen van meer dan 16 pk, die alle van buitenlandse makelij blijken te zijn, volledig onbelast moeten blijven of moeten worden belast volgens het tarief voor auto's van 12 tot en met 16 pk ? Ik meen van niet. In afwachting van een eventuele herziening van het gehele stelsel zouden deze auto's belast moeten worden als bestonden de belastingschijven boven de categorie van 16 pk uit telkens vijf categorieën (17 tot en met 21 pk enzovoort).

25. II — Het tweede gedeelte van de vraag van het tribunal de grande instance te Mulhouse heeft betrekking op de verenigbaarheid met artikel 95 EEG-Verdrag van de formule voor de berekening van het fiscaal vermogen.

26. Volgens het arrest Humblot kan het fiscaal vermogen worden beschouwd als een objectief criterium voor de progressieve stijging van de wegenbelasting.

27. Het Hof preciseerde evenwel, dat „het fiscaal vermogen... op verschillende wijzen kan worden vastgesteld". Het heeft dus geen standpunt ingenomen met betrekking tot formules van het soort dat in Frankrijk voor de berekening wordt gebezigd. Die formule is vastgesteld in een administratieve circulaire van 23 december 1977 en luidt als volgt:

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

Daarin staat P voor het administratief vermogen en heeft m de waarde 1 voor benzine en 0,7 voor diesel; C is gelijk aan de cilinderinhoud van de motor in kubieke centimeters; K is een parameter voor de overbrenging van de beweging en wordt verkregen door „het gewogen rekenkundig gemiddelde [te berekenen] van de in kilometer per uur uitgedrukte snelheid die het voertuig bij een toerental van 1 000 per minuut theoretisch bereikt in elk der versnellingen vooruit".

28. Het komt mij voor, dat het objectieve en neutrale karakter van een dergelijke formule niet in twijfel zou kunnen worden getrokken, indien zij als zodanig en zonder onderscheid werd toegepast op alle, binnenlandse zowel als buitenlandse auto's. Evenwel is voor auto's met een vermogen van meer dan 100 kW de waarde van K op maximaal 21 gesteld, ook wanneer het vermogen objectief hoger is. Zoals wij hierna zullen vaststellen, is deze regel echter maar voor heel weinig Franse auto's van belang.

29. Daar K zich in de noemer bevindt, leidt de limitering van de waarde ervan tot een kunstmatige verhoging van het fiscaal vermogen P, wanneer de werkelijke waarde van K meer bedraagt dan 21 km/u.

a) *Gevolgen van de limitering van parameter K*

30. De gemachtigde van de Franse regering heeft in zijn antwoord op de tweede vraag van het Hof de beperking van parameter K tot 21 gemotiveerd als volgt:

„Het was noodzakelijk om bepaalde sport- of topklassemodellen met een groot reëel prestatievermogen, die bij gebruik beneden hun feitelijke mogelijkheden relatief zuinig kunnen lijken, niet abnormaal te bevoordelen. Daarom is voor particuliere auto's met een reëel vermogen van meer dan 100 kW de waarde van parameter K op maximaal 21 km/u gesteld."

31. In het licht van de ter terechtzitting verstrekte toelichting lijkt dit aldus te moeten worden begrepen:

32. Hoe groter de cilinderinhoud (en dus het vermogen) van een motor[4] is, des te „langer" kan de overbrengingsverhouding zijn. Op basis van de normale berekeningswijze van het fiscaal vermogen in Frankrijk (zonder limitering van parameter K) zouden vele motoren met grote cilinderinhoud wegens hun „lange" overbrengingsverhouding in een relatief lage fiscale categorie moeten worden ingedeeld. Bij snelheden van minder dan 120 tot en met 130 km/u verbruiken dergelijke auto's betrekkelijk weinig brandstof.

33. Deze auto's met grote cilinderinhoud kunnen evenwel topsnelheden van 180 tot en met 250 km/u halen. Wanneer zij aldus hun vermogen volledig benutten, verbruiken zij veel meer (omdat de luchtweerstand die moet worden overwonnen, proportioneel met de snelheid groter wordt). Om te vermijden dat dergelijke wagens, die in werkelijkheid een groot verbruik kunnen hebben, ten onrechte worden bevoordeeld, dient men vanaf een bepaalde drempel geen rekening meer te houden met de overbrengingsverhouding. Dit kan, door voor auto's met een reëel vermogen van meer dan 100 kw parameter K te limiteren op 21 km/u.

34. Op deze redenering lijkt mij logisch weinig aan te merken. Het ware inderdaad paradoxaal indien bij voorbeeld, alleen doordat rekening wordt gehouden met een overbrengingsverhouding van K = 30, een auto met een cilinderinhoud van 3 590 cm³ (Jaguar XJ 6, 6 cilinders, 21 fiscale pk) in dezelfde belastingcategorie zou vallen als een auto met een cilinderinhoud van 2 500 cm³ (Citroën CX 25, 4 cilinders, 13 fiscale pk).

35. Verder moet worden opgemerkt, dat nagenoeg alle buitenlandse auto's met een cilinderinhoud van minder dan 3 liter, die nagenoeg dezelfde ruimte en hetzelfde comfort bieden als de Franse topklasse-auto's (Citroën CX, Peugeot 505, Renault 25), zijn ingedeeld in de fiscale categorieën van 16 pk of minder (de Alfa 6, alle Audi's, de BMW van serie 5.0, de 628 Csi en de 730, de Fiat Croma, de Ford Scorpio, de Lancia Thema, de Maserati Biturbo, de Mercedes 260 E, 260 SE, 300 E/SEL met mechanische versnellingsbak, de Rover 820, de Saab 9000, de Volvo 740 en 760 enzovoort).

36. Toch kan de wijze waarop in Frankrijk het fiscaal vermogen wordt bepaald, op de volgende punten worden bekritiseerd:

37. De officiële reden voor het opnemen van parameter K in de formule voor de berekening van het fiscaal vermogen is het begunstigen van auto's die relatief weinig brandstof verbruiken. Zoals wij hiervoor reeds opmerkten, wordt het verbruik van wagens met een grote cilinderinhoud doch met lange overbrengingsverhoudingen pas groot bij een snelheid van meer dan 130 km/u. Het is in Frankrijk echter overal verboden om met zo'n snelheid te rijden.

38. Bovendien kan niet worden betwist, dat ook auto's met een cilinderinhoud van minder dan 3 liter een hoog verbruik kunnen hebben. Men denke maar aan de zogenoemde „sportieve" auto's met motoren waarvan het toerental en de compressie bijzonder hoog is, terwijl de overbrengingsverhouding relatief „kort" is. Ook deze auto's kunnen snelheden van meer dan 200 km/u halen.

39. Bij 180 km/u kunnen zij eventueel meer verbruiken dan auto's met een grotere cilinderinhoud, maar een „langere" overbrengingsverhouding. Niettemin worden deze sportmodellen niet op dezelfde wijze belast als auto's met een grote cilinderinhoud.

4 — Ik meen dat in het kader van deze vergelijking de verschijnselen „turbo" en „16 kleppen" buiten beschouwing moeten blijven. Deze technieken maken het voor wagens met een middelmatige cilinderinhoud mogelijk, een groter reëel vermogen te ontwikkelen dan wagens met een veel grotere cilinderinhoud. Het komt mij voor, dat de meeste Lid-Staten ingevolge deze nieuwe ontwikkelingen vroeg of laat hun wegenbelastingstelsel zullen moeten herzien.

40. Verder heeft de Franse regering geen objectief criterium genoemd op grond waarvan parameter K nu juist op 21 is gelimiteerd en niet bij voorbeeld op 20 of 22 km/u.

41. Gelijk vermeld in het rapport ter terechtzitting, heeft Feldain berekend, dat indien parameter K maximaal 21 km/u bedraagt, elke auto met een cilinderinhoud van meer dan 3 109,7 cm³ automatisch een fiscaal vermogen heeft van meer dan 16 pk, ongeacht het brandstofverbruik. Nu hebben enkel buitenlandse auto's een cilinderinhoud van meer dan 3 109,7 cm³.

42. Dit argument lijkt mij nochtans niet overtuigend. De categorie van 17 pk moet immers ergens beginnen, en ik zie niet in, waarom de drempel niet bij 3 109,7 cm³ zou mogen worden gelegd. Had men K op maximaal 20 km/u gesteld, dan zou voor de categorie van 17 pk de drempel bij 2 961,75 cm³ hebben gelegen. Daardoor zou geen enkele Franse auto vanuit de categorie van 16 pk in de categorie van 17 pk zijn gekomen, want geen enkele Franse auto heeft een cilinderinhoud van meer dan 2 664 cm³. (Zelfs de thans niet meer geproduceerde Peugeot 604 had een cilinderinhoud van slechts 2 849 cm³).

43. Had men parameter K op maximaal 22 km/u gesteld, dan zou de drempel bij 3 257,92 cm³ hebben gelegen. Slechts één buitenlandse auto, de Porsche 311, zou in dat geval eventueel naar de categorie 16 pk zijn „gezakt", maar om hier zeker van te zijn, zou men de waarde van parameter K voor deze auto moeten kennen.

44. Beslissend lijkt mij echter iets anders, namelijk het feit dat de uitkomst van de bewerking (0,0458 x C: K) ook dan nog tot de macht 1,48 wordt verheven wanneer parameter K op 21 is „geblokkeerd". Hierdoor wordt voor auto's met een cilinderinhoud van meer dan 3 109,7 cm³ de invloed van deze cilinderinhoud versterkt zonder dat dit op enigerlei wijze wordt gecompenseerd door terzelfder tijd rekening te houden met de gewoonlijk „langere" overbrengingsverhouding van deze auto's.

45. Ik zei straks, dat het niet redelijk was om een auto van 3 590 cm³ in de categorie van 13 pk onder te brengen. Plaatsing in de categorie van 21 pk lijkt mij echter evenmin juist.

46. Het is niet duidelijk, waarom men vanaf de drempel waarbij niet meer met de werkelijke waarde van K wordt gerekend, niet eenvoudig overgaat op een enkel op de cilinderinhoud gebaseerde klassering.

47. Ik waag me niet aan een uitspraak over de vraag, of het een goede oplossing zou zijn om de exponent 1,48 te verlagen voor de auto's waarvoor parameter K gelimiteerd is (enkel al een verlaging van 1,48 tot bij voorbeeld 1,44 zou het fiscaal vermogen van deze auto's reeds verminderen). Zeker is in elk geval, dat het „blokkeren" van een der elementen van een wiskundige formule logischerwijze moet leiden tot een herziening van de andere componenten van die formule, om te vermijden dat hun gewicht plotseling onevenredig wordt, met name wanneer het gaat om de internationale mededinging en de wijziging van de berekeningswijze hoofdzakelijk gevolgen heeft voor in andere Lid-Staten gebouwde auto's.

48. Dit is het geval in de onderhavige zaak. In antwoord op een ter terechtzitting gestelde vraag hebben de Franse autoriteiten het Hof een lijst voorgelegd van zes Franse automodellen waarvan het administratief vermogen door de limitering van parameter K is gewijzigd. Het gaat daarbij echter om modellen die „sedert 1 januari 1978 zijn aangemeld". Drie daarvan worden

thans niet meer vervaardigd of veranderen enkel van categorie wegens hun automatische versnellingsbak met drie versnellingen. De drie overige zijn in betrekkelijk kleine series gebouwde sportwagens, waarvan er slechts twee in een hogere belastingcategorie terechtkomen.

49. De Franse autoproduktie blijkt dus slechts op marginale wijze door de bestreden regeling te zijn beroerd.

50. Tot mijn spijt beschik ik niet over een volledige lijst van de buitenlandse auto's die ingevolge genoemde berekeningswijze in een hogere categorie zijn gekomen. Zij moet echter lang zijn, want volgens de vakpers verkoopt de Duitse automobielindustrie rond 56 modellen met een vermogen van meer dan 100 kW, de Britse ongeveer 20 en de Italiaanse rond 34, terwijl de Franse industrie er slechts acht in produktie zou hebben.

51. Mitsdien moet worden geconcludeerd, dat de berekeningswijze van het fiscaal vermogen van auto's van meer dan 100 kW niet concurrentieneutraal is en indirect een beschermende werking heeft ten gunste van in Frankrijk gebouwde auto's van deze categorie.

b) *Het in aanmerking nemen van de verschillende versnellingen van automatische versnellingsbakken*

52. Vóór 15 april 1983 werd bij de berekening van parameter K voor auto's met een automatische vierversnellingsbak met alle vier versnellingen rekening gehouden, volgens de formule

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

53. Sedert de administratieve circulaire van 15 april 1983 wordt nog slechts rekening gehouden met het gemiddelde van drie versnellingen in plaats van vier, volgens een van de volgende formules:

$$K = \frac{k1 + k2 + k4}{3,48}$$ wanneer k4 kleiner is dan of gelijk aan 1,4 k3

ofwel

$$K = \frac{k1 + k2 + 1,4\ k3}{3,48}$$ wanneer k4 groter is dan of gelijk aan 1,4 k3.

54. De wijziging van de regeling heeft dus als resultaat, dat parameter K sedert 1983 een lagere waarde heeft dan tevoren: bijgevolg stijgt het fiscaal vermogen van auto's met een automatische versnellingsbak met vier versnellingen.

55. Nochtans ligt het brandstofverbruik bij automatische bakken met vier versnellingen lager dan bij automatische bakken met drie versnellingen. Een wetgeving die de zuinigste auto's wil bevoordelen, zou dan ook auto's met een vierversnellingsbak in een lagere fiscale categorie moeten plaatsen en niet in een hogere.

56. Evenwel komen automatische versnellingsbakken met vier versnellingen de laatste jaren ook in de Franse auto-industrie in zwang (zie het antwoord van de Franse regering op de derde vraag van het Hof).

57. Zo zijn bij voorbeeld alle automatische wagens van Peugeot evenals de Citroën BX met een vierversnellingsbak uitgerust. De hiervóór aangegeven berekeningsmethode geldt evenzeer voor deze Franse auto's als voor de buitenlandse.

58. In deze omstandigheden kan mijns inziens de nieuwe methode van berekening van parameter K voor wagens met een automatische versnellingsbak met vier versnellingen niet als discriminerend of beschermend worden aangemerkt.

Conclusie

59. Op grond van een en ander geef ik het Hof in overweging, de prejudiciële vraag te beantwoorden als volgt:

„Artikel 95 EEG-Verdrag moet aldus worden uitgelegd, dat het eraan in de weg staat, dat een Lid-Staat op uitsluitend — met name uit andere Lid-Staten — ingevoerde auto's waarvan het fiscaal vermogen boven een bepaalde drempel ligt, een differentiële belasting toepast die volgens een aanmerkelijk sterkere progressie stijgt dan de differentiële belasting die van toepassing is op auto's die dat fiscaal vermogen niet te boven gaan, of dat het fiscaal vermogen wordt berekend volgens een methode die leidt tot overwaardering van het fiscaal vermogen van bepaalde, veelal — en met name uit andere Lid-Staten — ingevoerde motorrijtuigen."