SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS SIEGBERT ALBER

vom 26. Oktober 2000 [1]

I — Einleitung

1. In der vorliegenden Rechtssache hat der Gerichtshof erneut, diesmal jedoch im Wege einer Vertragsverletzungsklage, über die Vereinbarkeit bestimmter Berechnungsmethoden des französischen Kraftfahrzeugsteuersystems mit dem Gemeinschaftsrecht zu entscheiden. [2] Es geht um die Frage, ob sich die Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung, die letztlich für die Höhe der Besteuerung maßgeblich ist — im vorliegenden Fall vor allem berechnet nach der Zahl der Gänge des Getriebes — für in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge im Verhältnis zu gleichartigen in Frankreich produzierten Fahrzeugen diskriminierend oder protektionistisch auswirkt. Die Kommission hält dies für gegeben, weil ihrer Ansicht nach Fahrzeuge mit Sechs-Gang-Schaltgetriebe bzw. Fünf-Gang-Automatikgetriebe nach dem System von 1956 und damit höher veranlagt würden als nach dem System von 1977 besteuerte Fahrzeuge, die technisch vergleichbar seien. Da Fahrzeuge mit Sechs-Gang-Schaltgetriebe bzw. Fünf-Gang-Automatikgetriebe überwiegend eingeführt würden und nur zu einem geringen Teil aus französischer Produktion stammten, macht die Kommission einen Verstoß der französischen Bestimmungen betreffend die Kraftfahrzeugsteuer gegen Artikel 95 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 EG) geltend.

2. Die Kommission war zunächst auch davon ausgegangen, dass die französischen Behörden bei der Berechnung der steuerlichen Nutzleistung von Fahrzeugen mit einer Nutzleistung von über 100 kW gegen geltendes Gemeinschaftsrecht verstoßen hätten. Sie hatte daher zunächst zwei getrennte Verfahren eingeleitet. Diese wurden dann in der vorliegenden Klage zusammengefasst, da sich beide Vorwürfe auf die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung aufgrund derselben französischen gesetzlichen Regelungen bezogen.

3. Da die Kommission den zweiten Vorwurf jedoch in der mündlichen Verhandlung zurückgenommen hat, braucht im Folgenden lediglich auf den ersten Klagegrund eingegangen zu werden. Ebenso wenig ist auf die Rechtslage nach dem 1. Juli 1998 einzugehen, da sich die Kommission in der mündlichen Verhandlung

1 — Originalsprache: Deutsch.

2 — Zu den bisherigen Vorabentscheidungsverfahren siehe Urteile vom 9. Mai 1985 in der Rechtssache 112/84 (Humblot, Slg. 1985, 1367), vom 17. September 1987 in der Rechtssache 433/85 (Feldain, Slg. 1987, 3521), vom 28. April 1988 in den verbundenen Rechtssachen 76/87, 86/87 bis 89/87 und 149/87 (Seguela, Slg. 1988, 2397), vom 29. Juni 1988 in der Rechtssache 240/87 (Deville, Slg. 1988, 3513), vom 30 November 1995 in der Rechtssache C-113/94 (Casarin, Slg. 1995, I-4203), vom 18. Dezember 1997 in der Rechtssache C-284/96 (Tabouillot, Slg. 1997, I-7471) und vom 15. Juni 1999 in der Rechtssache C-421/97 (Tarantik, Slg. 1999, I-3633) sowie die Beschlüsse vom 2. Februar 1996 in der Rechtssache C-257/95 (Bresle, Slg. 1996, I-233), vom 2. März 1999 in den verbundenen Rechtssachen C-231/98 und C-232/98 (Lamboley und Bouctot, nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht), vom 21. April 1999 in den Rechtssachen C-28/98 und C-29/98 (Charreire et Hirtsmann, Slg. 1999, I-1963) und vom 11. Mai 1999 in der Rechtssache C-325/98 (Anssens, Slg. 1999, I-2969).

dahin gehend eingelassen hat, dass die ab diesem Zeitpunkt geltenden französischen Regelungen mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar seien.

II — Nationale Regelungen betreffend die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung

4. In Frankreich wurde durch die Artikel 1599 C bis 1599 J des Code général des impôts eine gestaffelte Steuer auf Kraftfahrzeuge eingeführt. Im Wege der Gesetzgebung wurden Steuerstufen festgelegt, die — ursprünglich nur je nach dem Hubraum berechnet — mehrere Nutzleistungsstufen umfassen; jeder dieser Steuerstufen entspricht ein Koeffizient. Die Höhe der gestaffelten Steuer, die den Departements zufließt, ergibt sich aus der Multiplikation eines Grundtarifs — den die Mitglieder der einzelnen Conseils généraux jährlich festsetzen — mit den der betreffenden Steuerstufe entsprechenden Koeffizienten.

5. Das französische Besteuerungssystem für Kraftfahrzeuge beruht also auf der Bestimmung der steuerlichen Nutzleistung der Personenwagen, wobei anzumerken ist, dass die Änderungen durch das Gesetz vom 2. Juli 1998, das die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung der ab dem 1. Juli 1998 zugelassenen Neuwagen regelt, a priori — so die Kommission — nicht gegen Gemeinschaftsrecht verstoßen.

6. Zum für das Vertragsverletzungsverfahren maßgeblichen Zeitpunkt — also der Zeit vor dem 1. Juli 1998 — wurde die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung im Wesentlichen durch das Rundschreiben vom 28. Dezember 1956 (JORF vom 22. Januar 1957, S. 910) sowie durch das Rundschreiben Nr. 77-191 vom 23. Dezember 1977 (JORF vom 8. Februar 1978, S. 1052) in der durch die Rundschreiben Nr. 87-56 vom 24. Juni 1987 und Nr. 88-04 vom 12. Januar 1988 geänderten Fassung (im Folgenden: Rundschreiben von 1977) geregelt.

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

8. Das Rundschreiben von 1977 hat dagegen ab dem 1. Januar 1978 eine neue Formel für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung der Kraftfahrzeuge eingeführt, die im Hinblick auf neue Technologien mehrere Parameter neben dem Hubraum einbezieht, darunter den Reifenumfang und die Übersetzung der Getriebe — die Zahl der Gänge — also technische Kriterien, die bezüglich des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffemissionen bessere Leistungen erbringen.

9. Die Art der Zulassung der Fahrzeuge — also die Typenzulassung — stellt eines der Kriterien dar, die die anzuwendende Regelung bestimmen.

10. So gilt das Rundschreiben von 1956 allgemein für alle Kraftfahrzeuge, die der Bauart nach oder einzeln vor dem 1. Januar 1978 zugelassen wurden. Es gilt auch für private Fahrzeuge, deren Merkmale (Sitze, Motortyp, Übertragungsart) nicht zu den im Rundschreiben von 1977 aufgeführten gehören. Zu dieser Kategorie gehören die fallrelevanten Fahrzeuge mit einem Schaltgetriebe von sechs Gängen und solche mit einem Automatikgetriebe von fünf Gängen.

Unter die Formel des Rundschreibens von 1956 fallen auch private Fahrzeuge, die am oder nach dem 24. Juni 1987 einzeln zugelassen wurden und die bezüglich der steuerlichen Nutzleistung nicht einem der Bauart nach zugelassenen Modell entsprechen, dessen steuerliche Nutzleistung nach dem Rundschreiben von 1977 errechnet wurde, oder als diesem gleichwertig angesehen wurden.

Ebenfalls fallen darunter eine weitere Anzahl von Fahrzeugen je nach Zulassungsart und -datum, was jedoch — da nicht fallrelevant — nicht im Einzelnen dargestellt zu werden braucht.

11. Das Rundschreiben von 1977 gilt dagegen grundsätzlich für Personenwagen, die der Bauart nach ab dem 1. Januar 1978 zugelassen wurden, sowie für Personenwagen, die einzeln ab dem 24. Juni 1987 zugelassen wurden und die einer zugelassenen Bauart entsprechen oder im Hinblick auf die steuerliche Nutzleistung als einer zugelassenen Bauart gleichwertig anerkannt sind, deren steuerliche Nutzleistung nach dem Rundschreiben von 1977 berechnet wird.

12. In Frankreich galten in der fallrelevanten Zeit, also ab dem 1. Januar 1978, zwei — bzw. seit 1998 sogar drei — unterschiedliche Methoden für die Berechnung der Leistungsstufe nebeneinander. Offensichtlich fiel die Mehrzahl der in Frankreich in der fallrelevanten Zeit zugelassenen Fahrzeuge unter die Formel, die in dem Rundschreiben von 1977 festgelegt wurde. Die fallrelevanten Fahrzeuge fallen jedoch unter die Formel des Rundschreibens von 1956.

13. Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, dass das in Nummer 5 genannte Gesetz vom 2. Juli 1998 für die Ermittlung der steuerlichen Nutzleistung neuer Fahrzeuge maßgebend ist, die am oder nach dem 1. Juli 1998 zugelassen wurden. Die neue Berechnung beruht auf zwei Variablen: Motorleistung in Kilowatt und Kohlendioxydemission in Gramm/Kilometer. Bei dieser Berechnung werden also Hubraum, Übertragung oder Kraftstoffart nicht berücksichtigt.

III — Vorverfahren

14. Nach Auffassung der Kommission werden Kraftfahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten, die mit einer „neuen" Tech-

nologie — also mit Sechs-Gang-Schaltung bzw. Fünf-Gang-Automatikgetriebe — ausgestattet sind, „aufgrund kleiner Unterschiede der Konzeption der Schaltgetriebe" höher besteuert als vergleichbare in Frankreich hergestellte Fahrzeuge. Darüber hinaus liege die steuerliche Nutzleistung auch der Berechnung der Kfz-Versicherungsprämien zugrunde, was für den jeweiligen Fahrzeughalter eine Mehrbelastung bedeute.

15. Die „Höherbesteuerung" resultiere — so die Kommission — aus der systematischen Anwendung der Berechnungsformel für die steuerliche Nutzleistung gemäß dem Rundschreiben von 1956. Bis zum Jahr 1994 sei kein in Frankreich hergestelltes Fahrzeug mit dieser Technologie, die eine Perfektionierung bisher bekannter Techniken darstelle, industriell ausgerüstet gewesen. Dennoch sei diese Technologie bekannt gewesen und hätte daher bei der Berechnung der steuerlichen Nutzleistung im Rundschreiben von 1977 beachtet werden können.

16. Mit Schreiben vom 25. Mai 1993 und vom 19. September 1994 hat die Kommission die französischen Behörden davon in Kenntnis gesetzt, dass dieser Sachverhalt im Widerspruch zu Artikel 95 EG-Vertrag stehe.

17. Die französischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 6. August 1993 bzw. vom 13. März 1995. Im ersten Schreiben erkannten sie an, dass diejenigen Fahrzeuge, die über ein Schaltgetriebe mit sechs Gängen bzw. ein Automatikgetriebe mit fünf Gängen verfügen, den Bestimmungen des Rundschreibens von 1956 unterlägen. Dies gelte ebenso für Fahrzeuge, die mit Technologien ausgestattet seien, die 1977 noch nicht bekannt gewesen seien und daher nicht serienmäßig eingebaut hätten werden können.

18. Dem zweiten Schreiben lässt sich entnehmen, dass die Anwendung der unterschiedlichen Berechnungsmethoden je nach Getriebeausstattung der Fahrzeuge zur Feststellung einer unterschiedlichen steuerlichen Nutzleistung für vergleichbare Modelle führen könne. Eine erste Detailstudie aufgrund der 1993 auf dem französischen Markt verkauften Modelle habe Folgendes gezeigt:

1) Im Vergleich zu ähnlichen Modellen mit einem Fünf-Gang-Schaltgetriebe könnten die Modelle mit Sechs-Gang-Schaltgetriebe eine um zwei bis drei PS erhöhte steuerliche Nutzleistung haben.

2) Im Vergleich zu ähnlichen Modellen mit einem Vier-Gang-Automatikgetriebe könnten diejenigen Modelle mit einem Fünf-Gang-Getriebe entweder die gleiche oder eine um ein PS erhöhte oder eine um vier bis sieben PS verringerte steuerliche Nutzleistung haben.

3) Für viele andere Modelle könne kein Vergleich angestellt werden, da es Modelle mit vergleichbarer technischer

Ausstattung mit klassischer Gangschaltung nicht auf dem Markt gebe.

19. Die Schlussfolgerungen bezüglich der technischen Machbarkeit hinsichtlich einer Anpassung des Rundschreibens von 1977 würden bis Ende 1995 vorliegen und der Kommission im Anschluss mitgeteilt.

20. Die Kommission hat diese beiden Schreiben der französischen Behörden als ein Anerkenntnis dahin gehend verstanden, dass die diskriminierende Wirkung der Berechnungsmethode vorliege und dass diese zu einer höheren steuerlichen Belastung im Vergleich zu ähnlichen in Frankreich hergestellten Fahrzeugen führe, wobei diese Höherbesteuerung nicht in allen Fällen eintreten müsse.

Mit Schreiben vom 13. März 1996 forderte die Kommission die französischen Behörden auf, ihr das Ergebnis der Studie über die Anpassung des Rundschreibens von 1977 mitzuteilen. Hierauf hat sie jedoch keine Antwort bekommen.

21. Das Mahnschreiben im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens wurde Frankreich am 2. Februar 1997 zugestellt, worauf die französischen Behörden jedoch ebenfalls nicht antworteten.

22. Die mit Gründen versehene Stellungnahme richtete die Kommission mit Schreiben vom 22. Dezember 1997 an Frankreich. Mit Schreiben vom 2. März 1998 legten die französischen Behörden ihre Sicht der Dinge dar.

23. In diesem Antwortschreiben weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die Anwendung der verschiedenen Berechnungsmethoden je nach Getriebeaustattung der Fahrzeuge unter Umständen zu einer unterschiedlichen steuerlichen Nutzleistung für ähnliche Modelle führen könne. Vergleichsstudien, die aufgrund der im Jahr 1993 auf dem nationalen Markt befindlichen Fahrzeuge durchgeführt wurden, hätten Folgendes ergeben:

— Im Vergleich zu ähnlichen Modellen mit Fünf-Gang-Schaltgetriebe oder Vier-Gang-Automatikgetriebe sei bei Modellen mit Sechs-Gang-Schaltgetriebe bzw. Fünf-Gang-Automatikgetriebe eine höhere, gleiche oder niedrigere steuerliche Nutzleistung berechnet worden.

— Für viele Fahrzeuge gäbe es keine ähnlichen Modelle, die mit herkömmlichen Getrieben ausgestattet seien.

24. Von den insgesamt im Jahre 1993 zugelassenen entsprechenden Neuwagen seien nur 0,002 % (3 500 Fahrzeuge) mit der

neuen Getriebetechnik ausgestattet gewesen. Dennoch seien Studien durchgeführt worden, um die Berechnungsmethode gemäß dem Rundschreiben von 1977 zu überarbeiten. Bei einer solchen Überarbeitung werde jedoch nicht von dem Ziel abgewichen, die steuerliche Nutzleistung auch im Hinblick auf den Verbrauch zu berechnen. Die neue Berechnungsmethode werde daher auch ihre Gültigkeit behalten, unabhängig von den technischen Entwicklungen der Motoren und der Getriebe. Diese Studien seien bis zum Herbst 1997 fertig gestellt worden. Sie hätten zu einer neuen Berechnungsmethode geführt, der im Wesentlichen die Gesamtleistung des Fahrzeuges entsprechend den geltenden gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien zugrunde gelegt werde.

IV — Klage und Klageantrag

25. Da die Kommission jedoch weiterhin von einem Verstoß gegen Artikel 95 EG-Vertrag ausgeht, hat sie die am 16. Juli 1999 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangene Klage erhoben.

26. In der mündlichen Verhandlung hat die Kommission den zweiten Klagegrund zurückgenommen; sie beantragt nunmehr:

1) festzustellen, dass die Französische Republik dadurch gegen ihre Verpflichtungen gemäß Artikel 95 EG-Vertrag verstoßen hat, indem 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 Berechnung der steuerlichen Nutzleistung vorsieht, die sich für in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge im Verhältnis zu ähnlichen oder in Wettbewerb stehenden inländischen Fahrzeugen diskriminierend oder protektionistisch auswirkt;

2) der Französischen Republik die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

V — Parteivorbringen

27. Neben den bereits im Vorverfahren vorgetragenen Argumenten haben die Parteien in Bezug auf den verbleibenden Klagegrund Folgendes ausgeführt:

Die Kommission verweist darauf, dass das Rundschreiben von 1977 eine neue Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleistung einführen sollte, die neben dem Hubraum auch weiteren Faktoren wie Verbrauch und vermindertem Schadstoffausstoß Rechnung tragen sollte. Sie wirft den französischen Behörden vor, das Rundschreiben von 1977 nicht so geändert zu haben, dass auch Fahrzeuge in dessen Anwendungsbereich fallen, die mit einer Technologie ausgestattet sind, die den Parametern des Rundschreibens von 1977 —

insbesondere hinsichtlich des Treibstoffverbrauchs — entsprechen. Aufgrund eines kleinen technischen Unterschiedes in der Konzeption des Getriebes würden diese Fahrzeuge, die im Wesentlichen in anderen Mitgliedstaaten gebaut würden, einer anderen Berechnungsmethode, nämlich dem Rundschreiben von 1956, unterworfen. Hierbei würden die besonderen Charakteristika dieser Fahrzeuge nicht beachtet, was zu einer höheren Besteuerung im Vergleich zu gleichartigen nationalen Fahrzeugen führe. Dies stelle jedoch einen Verstoß gegen das in Artikel 95 EG-Vertrag enthaltene Diskriminierungsverbot dar.

28. Darüber hinaus bemängelt die Kommission die Komplexität und fehlende Transparenz des französischen Kraftfahrzeugsteuersystems und verweist hierbei auf die bisher ergangene Rechtsprechung des Gerichtshofes zu diesem Steuersystem [3].

29. Die Kommission zieht letztlich den Schluss, dass es der französischen Regierung obliege, nachzuweisen, dass das Steuersystem in keinem Fall diskriminierende Wirkung gegenüber eingeführten Fahrzeugen entfalte, was sie im vorliegenden Fall aber nicht getan habe.

30. Die französische Regierung trägt vor, für Fahrzeuge mit der neuen Technologie bestehe keine andere Berechnungsmethode, die auf die Herkunft der Fahrzeuge abstellen würde. Das entscheidende Kriterium sei im vorliegenden Fall die Anzahl der Gänge bei den verschiedenen Getriebearten. Zu den betroffenen Fahrzeugen, die zwar mehrheitlich eingeführt würden, gehörten auch mehrere französische Typen, nämlich zwei Modelle des Peugeot 306 sowie zwei Versionen des Hommels.

31. Die Rechtsprechung des Gerichtshofes, wonach ein Verstoß gegen Artikel 95 EG-Vertrag vorliege, wenn die Abgaben, denen eingeführte und inländische Waren unterliegen, unterschiedlich berechnet würden, sei vorliegend nicht anwendbar, da die Steuer gerade nicht unterschiedlich berechnet werde.

32. Die französische Regierung erkennt an, dass Fahrzeuge mit der neuen Technologie den Bestimmungen des Rundschreibens von 1956 unterworfen würden, bestreitet aber, dass die Anwendung der Berechnungsformel, bei der es allein auf dem Hubraum ankomme, zu einer systematischen Benachteiligung dieser Fahrzeuge im Vergleich zur Besteuerung nach dem Rundschreiben von 1977 führe. In Einzelfällen könne die Steuer gemäß dem Rundschreiben von 1956 sogar gleich oder niedriger sein als nach dem Rundschreiben von 1977. Selbst wenn man aber von einer systematischen Benachteiligung ausginge, würde allein die Tatsache einer höheren Besteuerung eingeführter Fahrzeuge für einen Verstoß gegen Artikel 95 EG-Vertrag nicht ausreichen. Entscheidend sei, ob das angegriffene Steuersystem die Wirkung habe, den Verbraucher vom Kauf eingeführter

3 — Siehe oben, Fußnote 2.

Wagen abzuhalten. Dies sei aber hier nicht der Fall; die Verbraucher, die sich eventuell von einer höheren Steuer für Fahrzeuge mit einer neuen Technologie vom Kauf abschrecken ließen, würden sich logischerweise für ein anderes Fahrzeug derselben Marke, also ebenfalls für ein eingeführtes Fahrzeug, entscheiden.

33. Hinsichtlich der Beweislast vertritt die französische Regierung die Auffassung, dass die Kommission verpflichtet sei, das Vorliegen einer diskriminierenden Wirkung nachzuweisen. Hierbei wird auf das Argument der Kommission, das sich auf die Komplexität und mangelnde Transparenz des Systems bezieht, erwidert, das Steuersystem sei im französischen Amtsblatt veröffentlicht und habe Gesetzeskraft erlangt. Damit könnten sich die Steuerpflichtigen aber nicht mehr auf mangelnde Transparenz berufen.

34. In der mündlichen Verhandlung wurde die Frage, wie viele der Fahrzeuge mit Sechs-Gang-Schaltung aus der französischen Produktion stammen, von der französischen Regierung mit 200 bis 300 Autos des Modells Peugeot 306 beantwortet [4]. Fahrzeuge mit Fünf-Gang-Automatikschaltung würden in Frankreich nicht hergestellt. Die exakte Zahl der Fahrzeuge der Marke Hommel konnte nicht angegeben werden; sie dürfte jedoch entsprechend gering sein.

4 — Bei der weiteren angegebenen Zahl von 1 383 Fahrzeugen ist nicht klar, worauf sie sich bezieht, ob auf alle (jährlich) zugelassenen Fahrzeuge dieser Art oder nur auf die eingeführten. An anderer Stelle war von insgesamt 2 000 bis 2 500 Fahrzeugen die Rede.

35. Auf das Vorbringen der Parteien im Übrigen wird, soweit dies erforderlich ist, im Rahmen der Würdigung eingegangen.

VI — Würdigung

36. Vorab ist darauf hinzuweisen, dass Artikel 95 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 EG) eine spezielle Ausgestaltung des in Artikel 6 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 12 EG) geregelten allgemeinen Diskriminierungsverbots für inländische Abgaben auf Waren beinhaltet. Der Gerichtshof hat hierzu anerkannt, dass Artikel 95 EG-Vertrag die vollkommene Wettbewerbsneutralität der inländischen Besteuerung für inländische und eingeführte Erzeugnisse sicherstellen soll [5].

37. Wie oben erwähnt — siehe die in Fußnote 2 genannten Urteile und Beschlüsse — war der Gerichtshof in der Vergangenheit bereits mehrfach im Wege der Vorabentscheidung mit dem französischen Kraftfahrzeugsteuersystem befasst worden. In diesen Rechtssachen hat der Gerichtshof — soweit vom jeweiligen vorlegenden Gericht gefragt worden war — anerkannt, dass Artikel 95 EG-Vertrag auch für das französische System der Kraftfahrzeugsteuer gilt.

5 — Urteil vom 27. Februar 1980 in der Rechtssache 168/78 (Kommission/Frankreich, Slg. 1980, 347).

38. So hat der Gerichtshof bereits in seinem Urteil in der Rechtssache Feldain [6] ausgeführt, dass ein System progressiver Besteuerung nach der steuerlichen Nutzleistung diskriminierende oder protektionistische Wirkung im Sinne von Artikel 95 EG-Vertrag haben kann. Der Gerichtshof führte damals in der Randnummer 19 des Urteils aus:

„... daß ein System der Besteuerung von Kraftfahrzeugen, das zum einen durch die Schaffung einer Steuerstufe, die einen größeren Bereich der steuerlichen Nutzleistung umfaßt als die übrigen Steuerstufen, die normale Steuerprogression zugunsten der im Inland hergestellten Fahrzeuge der Oberklasse bremst und nach dem zum anderen 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 hat".

39. Auch in der Rechtssache Casarin [7] hatte der Gerichtshof im Wege der Vorabentscheidung über die Auslegung des Artikels 95 EG-Vertrag im Hinblick auf die Regelung der französischen Kraftfahrzeugsteuer zu entscheiden. Der Gerichtshof hat hierbei ausgeführt, dass, um festzustellen, ob bestimmte Vorschriften dieses Systems eine diskriminierende oder protektionistische Wirkung haben, zu prüfen sei, ob ein Anstieg der Kraftfahrzeugsteuer für bestimmte Fahrzeuge den Verbraucher zugunsten von Fahrzeugen inländischer Herstellung vom Kauf von Fahrzeugen mit einer höheren steuerlichen Nutzleistung, die alle im Ausland hergestellt wurden, abhalten könne [8].

40. Der Gerichtshof hat letztlich in dieser Rechtssache entschieden, dass Artikel 95 EG-Vertrag der Anwendung einer nationalen Regelung über die Kraftfahrzeugsteuer, die einen Anstieg des Progressionskoeffizienten wie den in den einschlägigen französischen Regelungen eingeführten vorsieht, nicht entgegensteht, sofern dieser Anstieg nicht bewirkt, dass der Verkauf von Fahrzeugen inländischer Produktion gegenüber dem Verkauf aus anderen Mitgliedstaaten eingeführter Fahrzeuge begünstigt wird.

41. Dieser Rechtsprechung zum französischen System der Kraftfahrzeugsteuer lässt sich entnehmen, dass der Gerichtshof bei der Auslegung von Artikel 95 EG-Vertrag maßgeblich auf die Vergleichbarkeit der betreffenden inländischen und eingeführten Waren abgestellt hat, um dann auf dieser Grundlage prüfen zu können, ob diese Erzeugnisse nach den gleichen Berechnungsmethoden und Bestimmungen belastet werden.

42. So hat der Gerichtshof in seinem bisher letzten Urteil zum französischen System der Kraftfahrzeugsteuer in der Rechtssache Tarantik [9] — einem Vorabentscheidungsersuchen — hervorgehoben, dass es Sache des nationalen Gerichts ist, „zur Beurteilung

6 — Siehe oben, Fußnote 2.
7 — Siehe Fußnote 2.
8 — Rechtssache Casarin (zitiert in Fußnote 2, Randnr. 22).
9 — Siehe oben, Fußnote 2.

des diskriminierenden oder protektionistischen Charakters des vorliegenden Besteuerungssystems im Sinne des Artikels 95 EG-Vertrag die Fahrzeuge ... zu bestimmen, die als mit aus anderen Mitgliedstaaten eingeführten Fahrzeugen... gleichartig im Sinne des Artikels 95 Absatz 1 EG-Vertrag angesehen werden können". [10]

43. Unter Hinweis auf sein Urteil und die Schlußanträge in der Rechtssache Casarin verweist der Gerichtshof darauf, dass „... Waren wie Fahrzeuge gleichartig im Sinne von Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag [sind], wenn sie aufgrund ihrer Eigenschaften und der Bedürfnisse, denen sie dienen, miteinander im Wettbewerb stehen." Der Grad des Wettbewerbs „... zwischen zwei Fahrzeugmodellen [hängt] davon ab, inwieweit sie verschiedenen Vorstellungen, insbesondere über den Preis, die Größe, den Komfort, die Leistung, den Kraftstoffverbrauch, die Haltbarkeit und die Zuverlässigkeit entsprechen". [11]

44. Auch im vorliegenden Fall ist entscheidend, auf die Vergleichbarkeit der Waren, in diesem Fall der Fahrzeuge, abzustellen. Da Artikel 95 EG-Vertrag die Wettbewerbsneutralität der inländischen Steuersysteme umfassend sicherstellen will, liegt eine nach Absatz 1 verbotene Diskriminierung vor, wenn mittels eines Belastungsvergleichs der eingeführten mit den gleichartigen inländischen Fahrzeugen festgestellt wird, dass die eingeführten Fahrzeuge einer höheren Belastung unterliegen als die gleichartigen inländischen Fahrzeuge.

45. Lässt sich eine Gleichartigkeit nicht feststellen, ist anhand von Artikel 95 Absatz 2 zu prüfen, ob die Abgabe geeignet ist, inländische Produktionen gegenüber eingeführten Waren im Sinne einer protektionistischen Wirkung zu schützen.

46. Der Gerichtshof hat darüber hinaus Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag in dem Sinne weit ausgelegt, dass alle steuerlichen Maßnahmen erfasst werden, die die Gleichbehandlung von inländischen und eingeführten Erzeugnissen berühren können [12]. Nach Auffassung des Gerichtshofes ist zur Beurteilung der Gleichartigkeit, auf der das Verbot des Artikels 95 Absatz 1 beruht, zu prüfen, ob die Erzeugnisse gleiche Eigenschaften haben und in den Augen der Verbraucher denselben Bedürfnissen dienen [13].

47. Im vorliegenden Fall geht die Kommission im Gegensatz zur französischen Regierung davon aus, dass für Fahrzeuge, die mit der so genannten neuen Technologie

10 — Rechtssache Tarantik (zitiert in Fußnote 2, Randnr. 27).

11 — Rechtssache Tarantik (zitiert in Fußnote 2, Randnr. 28).

12 — So schon im Urteil vom 15. Juli 1982 in der Rechtssache 216/81 (COGIS/Staatliche Finanzverwaltung, Slg. 1982, 2701).

13 — Urteil vom 4. März 1986 in der Rechtssache 106/84 (Kommission/Dänemark, Slg. 1986, 833, Randnr. 15).

ausgerüstet sind und die zumindest zum überwiegenden Teil aus anderen Mitgliedstaaten eingeführt werden, eine andere Methode zur Berechnung der steuerlichen Nutzleitung herangezogen wird, als für Fahrzeuge aus französischer Produktion, die zwar diese Technologie nicht besitzen, in den Augen der Verbraucher aber dennoch gleichartig sind.

48. Wie schon oben in Nummer 43 ausgeführt, ist bei der Prüfung der Gleichartigkeit von Fahrzeugen im Rahmen von Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag maßgeblich auf deren Preis, ihre Größe, den Komfort, die Leistung, den Kraftstoffverbrauch, die Haltbarkeit und die Zuverlässigkeit abzustellen.

49. Legt man diese flexible Auslegung dem Begriff der Gleichartigkeit zugrunde, so kann dem Vorbringen der französischen Regierung, wonach nur die einzelnen Fahrzeuge einer Marke untereinander zu vergleichen seien, nicht gefolgt werden. Dies würde letztlich die Gleichartigkeitsprüfung zu sehr einengen und den Willen des Verbrauchers darauf beschränken, ein Fahrzeug einer bestimmten Marke kaufen zu wollen, wobei die vom Gerichtshof genannten weiteren Kriterien nur zweitrangig würden.

50. Es ist also im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass Fahrzeuge verschiedener Marken miteinander verglichen werden müssen. Die von der Kommission und der französischen Regierung sowohl schriftsätzlich wie auch in der mündlichen Verhandlung angeführten Beispiele zeigen, dass den in ausländischer Produktion hergestellten Fahrzeugen mit neuer Technologie nur eine verschwindend geringe französische Produktion gegenübersteht. Diese beschränkt sich zudem auf zwei Sondermodelle des Peugeot 306 sowie den in geringer Stückzahl gebauten Hommel (ebenfalls in zwei Versionen). Da aber entsprechend den von der Rechtsprechung aufgestellten Prüfkriterien nicht alleine auf die technische Ausstattung, in diesem Fall auf die Getriebeausstattung, abgestellt werden kann, sind auch weitere Merkmale mit heranzuziehen.

51. Dieser Vergleich zeigt aber, dass die mit der neuen Technologie ausgerüsteten Fahrzeuge den Bestimmungen des Rundschreibens von 1956, während die gleichwertigen Fahrzeuge inländischer Produktion, die lediglich eine andere Getriebeausstattung haben, aber dem Rundschreiben von 1977 unterworfen werden.

52. Die Formel für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung, die sich aus dem Rundschreiben von 1956 ergibt, beruht jedoch allein auf dem Hubraum. Die Berechnungsmethode nach dem Rundschreiben von 1977 enthält dagegen weitere Parameter (siehe oben, Nummer 8) und stellt zudem auf die unterschiedlichen Zulassungsarten ab.

53. Damit ist aber das französische System der Kraftfahrzeugsteuer vom „... Nebeneinander zweier unterschiedlicher Methoden für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung von Personenwagen geprägt". [14]

Dieses Nebeneinander bewirkt, dass letztlich für Fahrzeuge, die (überwiegend) aus anderen Mitgliedstaaten eingeführt wurden, eine höhere Kraftfahrzeugsteuer festgesetzt wird, als für vergleichbare inländische Fahrzeuge, die zwar nicht über die gleiche Getriebeausstattung verfügen, jedoch aufgrund der übrigen technischen Merkmale in den Augen der Verbraucher den gleichen Vorstellungen entsprechen.

54. Die Tatsache, dass es auch Fahrzeuge aus französischer Produktion gibt, die, weil sie über eine Sechs-Gang-Schaltung verfügen, wie die entsprechenden ausländischen Fahrzeuge zu versteuern sind, ändert an dieser Feststellung nichts. Im Übrigen ergibt sich aus dem Vergleich der Zahlen der eingeführten Fahrzeuge gegenüber den in Frankreich selbst produzierten der gleichen Gangschaltungsarten — also der gleichartigen und nicht nur der vergleichbaren Fahrzeuge —, dass die Zahl der Fahrzeuge aus französischer Produktion — auch wenn sie nicht genau ermittelt werden kann (siehe Nummer 34) — relativ gering ist, so dass trotz der steuerlichen Gleichbehandlung mehr Fahrzeuge, die eingeführt werden, von der höheren Steuer betroffen sind als inländische, so dass auch insoweit eine mittelbare Diskriminierung vorläge.

55. Aus dem Vorstehenden ergibt sich somit, dass für vergleichbare Fahrzeuge inländischer Produktion ein unterschiedliches Besteuerungssystem vorgesehen ist als für eingeführte Fahrzeuge, was jedoch nach Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag nicht möglich ist.

VII — Kosten

56. Gemäß 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 dem Antrag der Kommission entsprechend die Kosten aufzuerlegen.

14 — So auch der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache Tarantik (zitiert in Fußnote 2, Randnr. 13, siehe oben Nr. 42).

VIII — Ergebnis

57. Aufgrund des vorstehend Ausgeführten wird vorgeschlagen, wie folgt zu entscheiden:

1. Die Französische Republik hat dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 95 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 EG) verstoßen, indem 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 Berechnung der steuerlichen Nutzleistung vorsieht, die sich für in anderen Mitgliedstaaten hergestellte Fahrzeuge im Verhältnis zu ähnlichen oder im Wettbewerb stehenden inländischen Fahrzeugen diskriminierend oder protektionistisch auswirkt.

2. Die Französische Republik trägt die Kosten des Verfahrens.