

URTEIL DES GERICHTSHOFES (Fünfte Kammer)

15. Juni 1999 \*

In der Rechtssache C-421/97

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EG-Vertrag (jetzt Artikel 234 EG) vom Tribunal de grande instance Meaux (Frankreich) in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

**Yves Tarantik**

gegen

**Direction des services fiscaux de Seine-et-Marne**

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung von Artikel 95 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 EG)

erläßt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J.-P. Puissechet sowie der Richter J. C. Moitinho de Almeida, C. Gulmann, L. Sevón und M. Wathelet (Berichterstatte),

\* Verfahrenssprache: Französisch.

Generalanwalt: F. G. Jacobs

Kanzler: H. von Holstein, Hilfskanzler

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- von Herrn Tarantik, vertreten durch Rechtsanwältin G. Le Glaunec, Paris,
  
- der französischen Regierung, vertreten durch K. Rispal-Bellanger, Abteilungsleiterin für internationales Wirtschaftsrecht und Gemeinschaftsrecht in der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten, und R. Nadal, stellvertretender Sekretär für Auswärtige Angelegenheiten in derselben Direktion, als Bevollmächtigte,
  
- der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch H. Michard und E. Traversa, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen von Herrn Tarantik, vertreten durch Rechtsanwälte G. Le Glaunec und F. Naïm, Paris, im Beistand von J. Perrotin, beratender Ingenieur, der französischen Regierung, vertreten durch R. Nadal, und der Kommission, vertreten durch H. Michard, in der Sitzung vom 25. November 1998,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 28. Januar 1999,

folgendes

## Urteil

- 1 Das Tribunal de grande instance Meaux hat mit Urteil vom 13. November 1997, beim Gerichtshof eingegangen am 11. Dezember 1997, gemäß Artikel 177 EG-Vertrag (jetzt Artikel 234 EG) eine Frage nach der Auslegung von Artikel 95 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 EG) zur Vorabentscheidung vorgelegt.
- 2 Diese Frage stellt sich in einem Rechtsstreit zwischen Herrn Tarantik (im folgenden: Kläger) und der Direction des services fiscaux de Seine-et-Marne (im folgenden: Beklagte) über einen Bescheid der Steuerverwaltung wegen fehlender Zahlung der gestaffelten Kraftfahrzeugsteuer für das Jahr 1995/1996 durch den Kläger.
- 3 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 je nach dem Hubraum mehrere Nutzleistungsstufen umfassen; jeder dieser Steuerstufen entspricht ein Koeffizient. Die Höhe der gestaffelten Steuer ergibt sich aus der Multiplikation eines Grundtarifs, den die Mitglieder der einzelnen Departementsräte jährlich festsetzen, mit den der betreffenden Steuerstufe entsprechenden Koeffizienten.
- 4 Das französische Besteuerungssystem für Kraftfahrzeuge beruht also auf der Bestimmung der steuerlichen Nutzleistung der Personenwagen. Das zur maßgeblichen Zeit anwendbare System läßt sich folgendermaßen darstellen, wobei anzumerken ist, daß die Änderungen durch das Rundschreiben Nr. 98-58 vom 3. Juli 1998, das die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung der ab dem 1. Juli

1998 verkauften Neuwagen regelt, dem vorliegenden Sachverhalt zeitlich nachfolgen, so daß sie nicht zu prüfen sind.

- 5 Zum maßgeblichen Zeitpunkt wurde die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung im wesentlichen durch das Rundschreiben vom 28. Dezember 1956 (JORF vom 22. Januar 1957, S. 910) und 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. Diese Rundschreiben haben durch Artikel 35 des Steuerberichtigungsgesetzes 1993 (Gesetz Nr. 93-859 vom 22. Juni 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 Das Rundschreiben von 1977 hat ab dem 1. Januar 1978 eine neue Formel für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung der Kraftfahrzeuge eingeführt, die mehrere Parameter neben dem Hubraum einbezieht, nämlich den Reifenumfang und die Übersetzung der Schaltgetriebe mit vier bis fünf Gängen und der Automatikgetriebe mit drei bis vier Gängen. Die Formel wurde durch das Rundschreiben Nr. 88-04 geändert, das die Höchstbegrenzung eines in die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung eingehenden Parameters beseitigt hat, aber aus dem Rundschreiben Nr. 91-71 vom 20. September 1991 ergibt sich, daß die alte Formel weiterhin auf bestimmte einzeln zugelassene Fahrzeuge anwendbar bleibt.
- 8 Die Kommission hat unwidersprochen vorgetragen, daß die Anwendung der sich aus dem Rundschreiben von 1977 ergebenden Formel im allgemeinen zur Festsetzung einer 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 Abweichung hat Auswirkungen auf die Höhe der gestaffelten Steuer und — wie die Kommission in der mündlichen Verhandlung ebenfalls unwidersprochen hervorgehoben hat — auf die Versicherungs-

prämien, die auf der Grundlage der steuerlichen Nutzleistung der Fahrzeuge berechnet werden.

- 9 Die Art der Zulassung der Fahrzeuge 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 alle Fahrzeuge, die einzeln zwischen dem 1. Januar 1978 und dem 23. Juni 1987 zugelassen wurden, sowie für die einzeln ab dem 24. Juni 1987 zugelassenen Fahrzeuge, die weder einer zugelassenen Bauart entsprechen noch im Hinblick auf die steuerliche Nutzleistung als einer zugelassenen Bauart, deren steuerliche Nutzleistung nach dem Rundschreiben von 1977 berechnet wird, gleichwertig anerkannt sind.
- 11 In der mündlichen Verhandlung hat sich weiter ergeben, daß die Formel aus dem Rundschreiben von 1956 auch auf Personenwagen angewandt wird, die der Bauart nach ab dem 1. Januar 1978 zugelassen wurden, wenn ein vergleichbares Modell vor dem 1. Januar 1978 zugelassen wurde.
- 12 Das Rundschreiben von 1977 gilt 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 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. Die französische Regierung war nicht imstande, dem Gerichtshof die Kriterien für diese Gleichwertigkeit anzugeben.

- 13 Folglich ist das französische Besteuerungssystem vom Nebeneinander zweier unterschiedlicher Methoden für die Berechnung der steuerlichen Nutzleistung von Personenwagen geprägt.
- 14 Der Kläger ist Eigentümer eines Fahrzeugs der Marke Jaguar vom Typ XJ 6 4L2, das erstmals am 11. April 1979 zugelassen wurde. Die Finanzverwaltung setzte die steuerliche Nutzleistung dieses Fahrzeugs unter Anwendung der Berechnungsmethode aus dem Rundschreiben von 1956 auf 24 CV fest.
- 15 Am 6. Februar 1996 wurde gegen den Kläger ein Verwarnungsgeld erhoben, weil er die Steuervignette für das Jahr 1995/1996 nicht angebracht hatte, deren Kauf er abgelehnt hatte. Am 9. Mai 1996 erließ das Finanzamt Bussy Saint-Georges einen Steuerbescheid über 19 325 FF — 6 569 FF einfache Abgaben und 12 756 FF Bußgeld —, gegen den der Kläger bei der Finanzverwaltung Einspruch einlegte.
- 16 Nach Ablehnung seines Einspruchs hat der Kläger gegen die Beklagte vor dem Tribunal de grande instance Meaux Klage erhoben. Er hat geltend gemacht, daß der Gerichtshof die Unvereinbarkeit der steuerlichen Vorschriften über die gestaffelte Kraftfahrzeugsteuer mit dem Gemeinschaftsrecht wiederholt festgestellt habe und daß die Vorschriften trotz der seither vorgenommenen Änderungen aus Sicht des Gemeinschaftsrechts weiterhin diskriminierend und daher für unanwendbar zu erklären seien.
- 17 Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen, weil die steuerlichen Vorschriften mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar seien.

- 18 Das Tribunal de grande instance hat das Verfahren ausgesetzt und folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Entspricht unter Berücksichtigung des Zulassungszeitpunkts des dem Kläger gehörenden Kraftfahrzeugs der Marke Jaguar mit einer steuerlichen Nutzleistung von 24 CV, amtliches Kennzeichen 197 AT 77, zugelassen am 11. April 1979, und angesichts der vom Kläger vorgelegten graphischen Darstellungen und Entwicklungen der Besteuerung einerseits und der Erklärungen der französischen Finanzverwaltung andererseits das angewandte Besteuerungssystem objektiven Kriterien, die frei von jeder nach Artikel 95 EWG-Vertrag verbotenen diskriminierenden Wirkung sind, insbesondere:

- Ist der Progressionskoeffizient zwischen der Stufe, zu der ein eingeführtes Fahrzeug mit mehr als 18 CV gehört, und der Stufe, zu der ein gleichartiges Fahrzeug mit 15-16 CV gehört, diskriminierend?
  
- Führen die Rundschreiben vom 28. Dezember 1956, vom 23. Dezember 1977, vom 24. Juni 1987, vom 12. Januar 1988 und vom 20. September 1991, denen durch Artikel 35 des Steuerberichtigungsgesetzes vom 22. Juni 1993 rückwirkend Gesetzeskraft verliehen worden ist, dazu, daß die Steuer gegenüber Eigentümern eines in Frankreich nicht der Bauart nach, sondern einzeln zugelassenen Fahrzeugs diskriminierend wirkt?
  
- Wenn dies zu bejahen ist, kann sich der Eigentümer eines Standardfahrzeugs mit einer Leistung von über 100 Kilowatt hierauf berufen, um aufgrund der allgemeinen Rechtsgrundsätze des Gemeinschaftsrechts wie der Gleichheit vor den öffentlichen Abgaben und der Bestimmungen der Europäischen Menschenrechtskonvention und ihrer Protokolle geltend zu machen, daß die Steuer diskriminierend und ungleich ist und damit nicht geschuldet wird?

- 19 Diese Frage unterteilt sich in drei Teile, die getrennt untersucht werden sollen.

## Zum ersten Teil der Frage

- 20 Mit dem ersten Teil der Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob ein Besteuerungssystem wie das in Rede stehende wegen des Anstiegs des Progressionskoeffizienten der Steuer, vor allem zwischen der Steuerstufe 15-16 CV einerseits und den Steuerstufen mit mehr als 18 CV andererseits, zu denen lediglich eingeführte Fahrzeuge gehören, diskriminierende Wirkung in bezug auf eingeführte Fahrzeuge oder protektionistische Wirkung in bezug auf gleichartige Fahrzeuge inländischer Herstellung hat, die mit Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag unvereinbar ist.
- 21 Der Gerichtshof hat bereits im Urteil vom 30. November 1995 in der Rechtssache C-113/94 (Casarin, Slg. 1995, I-4203) im Wege der Vorabentscheidung über die Vereinbarkeit einer nationalen Regelung über die Kraftfahrzeugsteuer wie der französischen Regelung mit Artikel 95 EG-Vertrag entschieden, die für die Steuerstufen ab 19 CV, zu denen kein Fahrzeug inländischer Herstellung gehört, einen Anstieg der Steuer vorsieht, dessen Progression höher ist als diejenige, die den Steuerstufen von 15-16 CV und 17-18 CV entspricht, die Fahrzeuge inländischer Herstellung erfassen, die im Verhältnis zu den eingeführten Fahrzeugen mit mehr als 19 CV als gleichartige Waren angesehen werden können.
- 22 Der Gerichtshof hat in Randnummer 22 des Urteils Casarin ausgeführt, daß, um festzustellen, ob der Anstieg des Progressionskoeffizienten der gestaffelten Steuer jenseits der Schwelle von 18 CV eine diskriminierende oder protektionistische Wirkung hat, zu prüfen ist, ob dieser Anstieg den Verbraucher zugunsten von Fahrzeugen inländischer Herstellung vom Kauf von Fahrzeugen mit einer steuerlichen Nutzleistung von mehr als 18 CV, die alle im Ausland hergestellt werden, abhalten kann.
- 23 Hierzu hat der Gerichtshof in den Randnummern 23 bis 25 des Urteils Casarin festgestellt, daß Verbraucher, falls der Anstieg des Koeffizienten, der auf die Fahrzeuge mit einer steuerlichen Nutzleistung von mehr als 18 CV angewandt



wird, sie tatsächlich vom Kauf solcher Fahrzeuge abhalten sollte, ein Modell der unmittelbar darunterliegenden Steuerstufe 17-18 CV oder sogar der Steuerstufe 15-16 CV wählen werden. Doch zu der in der Rechtssache Casarin maßgeblichen Zeit umfaßten diese beiden Stufen sowohl eingeführte Fahrzeuge wie auch Fahrzeuge inländischer Herstellung, wobei die in der Stufe 17-18 CV erfaßten Fahrzeuge in ganz großer Mehrzahl ausländischer Herstellung, die in der Stufe 15-16 CV erfaßten Fahrzeuge in der Mehrzahl inländischer Herstellung waren.

- 24 Der Gerichtshof hat in diesem Urteil auch darauf hingewiesen, daß einerseits die Verbraucher in der Stufe 15-16 CV über eine große Auswahl an eingeführten Fahrzeugen verfügen und daß andererseits der Progressionskoeffizient zwischen den Stufen 12-14 CV und 15-16 CV in gerundeten Zahlen dem entspricht, der die Stufen 15-16 CV und 17-18 CV trennt, so daß die Verbraucher, die ein Fahrzeug der gehobenen Klasse suchen, dadurch nicht veranlaßt werden, ein Fahrzeug der Stufe 15-16 CV zu erwerben. Daraus hat er gefolgert, daß in einem System wie dem der französischen Steuerregelung für Kraftfahrzeuge zu der in der Rechtssache Casarin maßgeblichen Zeit der Anstieg des Progressionskoeffizienten für die Stufen mit mehr als 18 CV nicht bewirkt, daß der Verkauf von Fahrzeugen inländischer Herstellung begünstigt wird.
- 25 Demgemäß hat der Gerichtshof in der Rechtssache Casarin entschieden, daß Artikel 95 EG-Vertrag der Anwendung einer nationalen Regelung über die Kraftfahrzeugsteuer, die einen Anstieg des Progressionskoeffizienten wie den in der einschlägigen französischen Regelung eingeführten vorsieht, nicht entgegensteht, sofern dieser Anstieg nicht bewirkt, daß der Verkauf von Fahrzeugen inländischer Herstellung gegenüber dem Verkauf aus anderen Mitgliedstaaten eingeführter Fahrzeuge begünstigt wird.
- 26 Während im Urteil Casarin die Progression des Anstiegs der Steuer zwischen den Stufen 15-16 CV und 17-18 CV einerseits und den Steuerstufen mit mehr als 18 CV andererseits untersucht wurde, erstreckt sich der erste Teil der Vorlagefrage in der vorliegenden Rechtssache insbesondere auf die Progression des Anstiegs der Steuer zwischen der alleinigen Stufe 15-16 CV einerseits und den Stufen mit mehr als 18 CV andererseits (nämlich den Stufen 19-20 CV, 21-22 CV sowie 23 CV und mehr).

- 27 Es ist Sache des nationalen Gerichts, zur Beurteilung des diskriminierenden oder protektionistischen Charakters des vorliegenden Besteuerungssystems im Sinne des Artikels 95 EG-Vertrag die Fahrzeuge aus der Stufe 15-16 CV zu bestimmen, die als mit aus anderen Mitgliedstaaten eingeführten Fahrzeugen aus einer Stufe mit mehr als 18 CV und insbesondere mit Fahrzeugen wie dem des Klägers mit einer steuerlichen Nutzleistung von 24 CV gleichartig im Sinne des Artikels 95 Absatz 1 EG-Vertrag angesehen werden können.
- 28 Nach Randnummer 15 des Urteils Casarin, die auf Nummer 20 der Schlußanträge des Generalanwalts Bezug nimmt, sind Waren wie Fahrzeuge gleichartig im Sinne von Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag, wenn sie aufgrund ihrer Eigenschaften und der Bedürfnisse, denen sie dienen, miteinander im Wettbewerb stehen. Nach Nummer 18 der Schlußanträge des Generalanwalts in dieser Rechtssache hängt der Grad des Wettbewerbs zwischen zwei Fahrzeugmodellen davon ab, inwieweit sie verschiedenen Vorstellungen, insbesondere über den Preis, die Größe, den Komfort, die Leistung, den Kraftstoffverbrauch, die Haltbarkeit und die Zuverlässigkeit entsprechen.
- 29 Fahrzeuge mit großem Hubraum, d. h. diejenigen mit einer steuerlichen Nutzleistung von mehr als 18 CV, die einer höheren Steuer als Fahrzeuge inländischer oder ausländischer Herstellung der Stufe 15-16 CV unterliegen, sind im allgemeinen erheblich teurer als Fahrzeuge der Stufe 15-16 CV. Folglich sind nicht alle Fahrzeuge der Steuerstufe 15-16 CV unbedingt mit Fahrzeugen der Stufen mit mehr als 18 CV gleichartige Waren im Sinne von Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag, wobei der Vergleich namentlich zwischen Fahrzeugen der Stufe 15-16 CV und solchen der Stufe 23 CV und mehr vorgenommen werden muß.
- 30 Dabei umfassen die Stufen mit mehr als 18 CV im Gegensatz zu der Stufe 15-16 CV ausschließlich eingeführte Fahrzeuge. Denn aus den insoweit unwidersprochenen Erklärungen des Klägers ergibt sich, daß es in diesen Stufen kein Fahrzeug inländischer Herstellung gibt.

- 31 Sofern bestimmte Fahrzeuge der Stufe 15-16 CV als mit Fahrzeugen der Stufen mit mehr als 18 CV, insbesondere der Stufe 23 CV und mehr, gleichartig angesehen werden können, ist es Sache des vorlegenden Gerichts, festzustellen, ob die Verbraucher unter diesen als gleichartig angesehenen Fahrzeugen der Stufe 15-16 CV über eine große Auswahl eingeführter Fahrzeuge verfügen, so daß der Anstieg des Progressionskoeffizienten zwischen der Stufe 15-16 CV und den Stufen mit mehr als 18 CV und insbesondere der Stufe 23 CV und mehr nicht bewirkt, daß der Verkauf von Fahrzeugen inländischer Herstellung begünstigt wird.
- 32 Nach alledem ist auf den ersten Teil der Frage zu antworten, daß eine nationale Kraftfahrzeugsteuerregelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nicht wegen des Anstiegs des Progressionskoeffizienten der Steuer zwischen der Steuerstufe 15-16 CV einerseits und den Steuerstufen mit mehr als 18 CV andererseits, zu denen nur eingeführte Fahrzeuge gehören, eine mit Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag unvereinbare diskriminierende oder protektionistische Wirkung hat, sofern
- entweder die Fahrzeuge der Steuerstufe 15-16 CV nicht als mit den Fahrzeugen der Steuerstufen mit mehr als 18 CV, insbesondere mit den Fahrzeugen der Stufe 23 CV und mehr, wie dem des Klägers, gleichartige Waren im Sinne der genannten Bestimmung angesehen werden können,
  - oder, sofern bestimmte Fahrzeuge der Steuerstufe 15-16 CV als mit den Fahrzeugen der Steuerstufen mit mehr als 18 CV, insbesondere mit den Fahrzeugen der Stufe 23 CV und mehr, gleichartige Waren angesehen werden können, wenn die Verbraucher unter den eingeführten Fahrzeugen der Steuerstufe 15-16 CV über eine solche Auswahl verfügen, daß der Anstieg des Progressionskoeffizienten zwischen der Steuerstufe 15-16 CV und den Steuerstufen mit mehr als 18 CV, insbesondere der Stufe 23 CV und mehr, nicht geeignet ist, den Verkauf von Fahrzeugen inländischer Herstellung zu begünstigen.

## Zum zweiten und zum dritten Teil der Frage

- 33 Nach ständiger Rechtsprechung ist es zunächst allein Sache des mit dem Rechtsstreit befaßten nationalen Gerichts, das die Verantwortung für seine spätere Entscheidung trägt, die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung zum Erlaß seines Urteils und die Erheblichkeit der dem Gerichtshof vorgelegten Fragen im Hinblick auf den jeweiligen Sachverhalt zu beurteilen (vgl. insbesondere Urteil vom 15. Dezember 1995 in der Rechtssache C-415/93, Bosman, Slg. 1995, I-4921, Randnr. 59). Gleichwohl hat sich der Gerichtshof außerstande gesehen, über eine von einem nationalen Gericht zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage zu befinden, wenn die Auslegung oder die Beurteilung der Gültigkeit einer Gemeinschaftsvorschrift, um die das vorlegende Gericht ersucht, offensichtlich in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, oder wenn das Problem hypothetischer Natur ist und der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine zweckdienliche Beantwortung der vorgelegten Fragen erforderlich sind (vgl. insbesondere Urteil Bosman, Randnr. 61).
- 34 Mit dem zweiten Teil seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Anwendung eines Besteuerungssystems wie desjenigen, das sich aus den Rundschreiben von 1956, 1977 und 1991 ergibt, diskriminierende Wirkung gegenüber eingeführten Fahrzeugen hat, die in Frankreich einzeln zugelassen worden sind. Mit dem dritten Teil seiner Frage möchte es wissen, ob der Eigentümer eines Fahrzeugs, dessen Nutzleistung 100 kW übersteigt, im Falle der Feststellung der Unvereinbarkeit der Steuer mit Artikel 95 EG-Vertrag die Möglichkeit hat, die Steuer nicht zu bezahlen.
- 35 Bereits aus dem Wortlaut des zweiten Teils der Frage geht hervor, daß die Antwort für die Entscheidung des Ausgangsverfahrens nur dann von Interesse ist, wenn das Fahrzeug des Klägers einzeln zugelassen wurde. In seiner Antwort auf die schriftlichen Fragen des Gerichtshofes hat der Kläger jedoch mitgeteilt, daß sein Fahrzeug der Bauart nach zugelassen wurde.

- 36 Bezüglich des dritten Teils der Frage ist — entsprechend den Ausführungen des Generalanwalts in Nummer 66 seiner Schlußanträge — anzumerken, daß die Schwelle von 100 kW nur für bestimmte Fahrzeuge von Bedeutung ist, deren tatsächliche Nutzleistung über dieser Schwelle liegt und deren steuerliche Nutzleistung nach dem Rundschreiben von 1977 berechnet wird. Die steuerliche Nutzleistung des Fahrzeugs des Klägers wurde jedoch nach seinem Vortrag in Anwendung des Rundschreibens von 1956 berechnet, weil dieses Fahrzeug einem Modell entspricht, das nach den unwidersprochenen Ausführungen der französischen Regierung am 24. November 1976 in Frankreich zugelassen wurde. Da die steuerliche Nutzleistung des Klägerfahrzeugs nicht nach dem Rundschreiben von 1977 berechnet wurde, ist die Antwort auf die Frage, ob der Eigentümer eines Fahrzeugs, dessen Nutzleistung 100 kW übersteigt, im Falle der Feststellung der Unvereinbarkeit der Steuer mit Artikel 95 EG-Vertrag die Möglichkeit hat, die Steuer nicht zu bezahlen, für die Entscheidung des Ausgangsverfahrens unerheblich.
- 37 Auf den zweiten und dritten Teil der Frage ist daher nicht zu antworten.

## Kosten

- 38 Die Auslagen der französischen Regierung und der Kommission, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

auf die ihm vom Tribunal de grande instance Meaux mit Urteil vom 13. November 1997 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Eine nationale Kraftfahrzeugsteuerregelung wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende hat nicht wegen des Anstiegs des Progressionskoeffizienten der Steuer zwischen der Steuerstufe 15-16 CV einerseits und den Steuerstufen mit mehr als 18 CV andererseits, zu denen nur eingeführte Fahrzeuge gehören, eine mit Artikel 95 Absatz 1 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 90 Absatz 1 EG) unvereinbare diskriminierende oder protektionistische Wirkung, sofern

- entweder die Fahrzeuge der Steuerstufe 15-16 CV nicht als mit den Fahrzeugen der Steuerstufen mit mehr als 18 CV, insbesondere mit den Fahrzeugen der Stufe 23 CV und mehr, wie dem des Klägers, gleichartige Waren im Sinne der genannten Bestimmung angesehen werden können,
  
- oder, sofern bestimmte Fahrzeuge der Steuerstufe 15-16 CV als mit den Fahrzeugen der Steuerstufen mit mehr als 18 CV, insbesondere mit den Fahrzeugen der Stufe 23 CV und mehr, gleichartige Waren angesehen werden können, wenn die Verbraucher unter den eingeführten Fahrzeugen der Steuerstufe 15-16 CV über eine solche Auswahl verfügen, daß der Anstieg des Progressionskoeffizienten zwischen der Steuerstufe 15-16 CV und den Steuerstufen mit mehr als 18 CV, insbesondere der Stufe 23 CV und mehr, nicht

geeignet ist, den Verkauf von Fahrzeugen inländischer Herstellung zu begünstigen.

Puissochet      Moitinho de Almeida      Gulmann  
Sevón                                      Wathelet

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 15. Juni 1999.

Der Kanzler

Der Präsident der Fünften Kammer

R. Grass

J.-P. Puissochet