

**Klage der Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen das Großherzogtum Luxemburg, eingereicht vom 20. Dezember 2002**

**(Rechtssache C-461/02)**

(2003/C 44/28)

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat am 20. Dezember 2002 eine Klage gegen das Großherzogtum Luxemburg beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften eingereicht. Bevollmächtigte der Klägerin sind H. Støvlbæk und F. Simonetti, Zustellungsanschrift in Luxemburg.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften beantragt,

- festzustellen, dass das Großherzogtum Luxemburg dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Artikel 9 der Richtlinie 93/76/EWG des Rates vom 13. September 1993 zur Begrenzung der Kohlendioxidemissionen durch eine effizientere Energienutzung (SAVE) <sup>(1)</sup> verstoßen hat, dass es der Kommission nicht alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Programme übermittelt hat;
- dem Großherzogtum Luxemburg die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

*Klagegründe und wesentliche Argumente*

In Anbetracht der für die Umsetzung der Richtlinie festgesetzten Frist hätten der Kommission ein erster Bericht über die Durchführung der in der Richtlinie vorgesehenen Programme durch die luxemburgischen Behörden bis zum 31. Dezember 1996 und ein zweiter Bericht bis zum 31. Dezember 1998 übermittelt werden müssen. Fehlende Mittel der luxemburgischen Verwaltung könnten nicht angeführt werden, um die Verletzung einer Verpflichtung aus einer Richtlinie zu rechtfertigen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 237 vom 22.9.1993, S. 28.

**Klage der Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen das Königreich Dänemark, eingereicht vom 23. Dezember 2002**

**(Rechtssache C-464/02)**

(2003/C 44/29)

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat am 23. Dezember 2002 eine Klage gegen das Königreich Däne-

mark beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften eingereicht. Bevollmächtigte der Klägerin sind N. B. Rasmussen und D. Martin, Zustellungsanschrift in Luxemburg.

Die Kommission beantragt gemäß Artikel 226 EG,

- festzustellen, dass das Königreich Dänemark dadurch, dass es aufgrund seiner Gesetzgebung und Verwaltungspraxis nicht zulässt, dass Arbeitnehmer, die auf der anderen Seite der Grenze einer Beschäftigung nachgehen und ihren Wohnsitz in Dänemark haben, einen Firmenwagen, der in einem Nachbarland, in dem das Unternehmen ihres Arbeitgebers seinen Hauptsitz hat, zugelassen ist, privat und beruflich nutzen, gegen seine Verpflichtungen aus Artikel 39 EG in Verbindung mit Artikel 10 EG verstoßen hat,
- festzustellen, dass das Königreich Dänemark dadurch, dass es aufgrund seiner Gesetzgebung und Verwaltungspraxis nur zulässt, dass Arbeitnehmer, die in einem anderen Mitgliedstaat der EU einer Beschäftigung nachgehen und ihren Wohnsitz in Dänemark haben, Kraftfahrzeuge, namentlich Firmenwagen, die in einem Nachbarland, in dem das Unternehmen ihres Arbeitgebers seinen Hauptsitz oder seine ständige Niederlassung hat, zugelassen sind, beruflich und/oder privat nutzen, sofern 1. die Beschäftigung in dem ausländischen Unternehmen die Hauptbeschäftigung des Betroffenen darstellt und 2. für die Nutzung eine Abgabe gezahlt wird, gegen seine Verpflichtungen aus Artikel 39 EG in Verbindung mit Artikel 10 EG verstoßen hat,
- dem Königreich Dänemark die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

*Klagegründe und wesentliche Argumente*

Die dänischen Vorschriften, die der vorliegenden Rechtssache zugrunde liegen, seien während des Verwaltungsverfahrens geändert worden. Nach der „früheren Rechtslage“ (vgl. Bekanntmachung Nr. 18 des Justizministeriums vom 10. Januar 1992, geändert durch die Bekanntmachung Nr. 592 des Verkehrsministeriums vom 24. Juni 1996) hätten in Dänemark ansässige Personen, die ein von einem Arbeitgeber/Unternehmen im Ausland zugelassenes Kraftfahrzeug benutzten, dies grundsätzlich nur tun können, wenn dieses entweder in Dänemark zugelassen worden oder eine Genehmigung erteilt worden sei. Im Falle der Zulassung habe zugleich eine Zulassungssteuer nach dem Zulassungssteuergesetz gezahlt werden müssen. Aufgrund dieser Rechtsvorschriften sei es die Praxis der dänischen Behörden gewesen, die Ausstellung von Genehmigungen im Zusammenhang mit „Geschäftsreisen in Dänemark, darunter Kundenbesuche“ abzulehnen. Genehmigungen hätten jedoch im Zusammenhang mit direkten Fahrten zwischen der dänisch-deutschen Grenze und dem Wohnsitz des Betroffenen erteilt werden können, allerdings nur im Zusammenhang mit Wochenenden oder Feiertagen. In jedem Falle sei es nicht zulässig gewesen, Firmenwagen zu privaten Zwecken, zum Beispiel außerhalb der Arbeitszeit, zu nutzen.

Nach der „geänderten Regelung“ (vgl. Bekanntmachung des Verkehrsministeriums vom Juni 1999 über die Zulassung und Begutachtung von Fahrzeugen) könnten Arbeitnehmer mit Wohnsitz in Dänemark ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug in Dänemark ohne Zulassung in Dänemark nutzen, sofern die Beschäftigung bei dem Unternehmen oder der ständigen Niederlassung im Ausland die Hauptbeschäftigung des Betroffenen darstelle. Da eine Zulassung nicht erforderlich sei, müsse auch nicht die gesamte Zulassungssteuer entrichtet werden. Dagegen müsse nach dem Zulassungssteuergesetz eine Steuer entrichtet werden, die als Ratenzahlung auf der Grundlage der vollständigen Zulassungssteuer oder — nach Genehmigung oder unter der zusätzlichen Voraussetzung, dass das Fahrzeug ausschließlich beruflich genutzt werde — als laufende Zahlung eines festen Betrages bezeichnet werde.

Sowohl die „frühere Regelung“ als auch die „geänderte Regelung“ beeinträchtigten die Freizügigkeit der Arbeitnehmer und verstießen damit gegen Artikel 39 EG in Verbindung mit Artikel 10 EG. Die Einführung oder Aufrechterhaltung nationaler Vorschriften, die die Freizügigkeit der Arbeitnehmer beeinträchtigen, verstoße — unabhängig davon, ob die nationalen Vorschriften unterschiedslos angewandt würden — gegen Artikel 39 EG, sofern die Vorschriften den Zugang der Arbeitnehmer zum Arbeitsmarkt beeinträchtigen. Dies treffe auf die dänischen Vorschriften genau zu. Ein im Ausland wohnhafter Arbeitnehmer könne einen ausländischen Firmenwagen in Dänemark ohne weiteres nutzen, ohne eine Genehmigung einholen oder eine Abgabe zahlen zu müssen. Es handele sich somit um eine klare Diskriminierung der in Dänemark wohnhaften Personen gegenüber den Personen mit ausländischem Wohnsitz in Zusammenhang mit genau derselben Nutzung eines im Ausland zugelassenen Firmenwagens in Dänemark. Schließlich sei einem Angestellten, der nicht seine „Hauptbeschäftigung“ in dem ausländischen Unternehmen habe — was gerade mit einer äußerst eingeschränkten Nutzung des Firmenwagens verbunden sein werde — die Nutzung in Dänemark untersagt. Es sei einleuchtend, dass der Arbeitgeber hierdurch davon abgehalten werde, eine Person mit Wohnsitz in Dänemark statt einem Arbeitnehmer einzustellen, der seinen Wohnsitz außerhalb von Dänemark habe, da die genannten Einschränkungen auch für die rein berufliche Nutzung gölten. In diesem Zusammenhang komme es nicht darauf an, ob die dänischen Vorschriften eine Einschränkung des Rechts des Arbeitnehmers, eine Beschäftigung im Ausland zu suchen, oder eine Einschränkung der Möglichkeit des Arbeitgebers, Arbeitnehmer mit Wohnsitz in Dänemark zu suchen, darstellten. Eine Einschränkung bestehe unabhängig davon, ob der Arbeitgeber oder der Arbeitnehmer die Kosten zu tragen und die Genehmigung einzuholen oder die Zulassung vorzunehmen habe.

Speziell zur ergänzenden privaten Nutzung stellt die Kommission einleitend fest, die Beförderung vom Wohnsitz zum Arbeitsplatz sei nicht als „private Nutzung“ anzusehen; dies ergebe sich aus der Rechtssache C-297/99 (Skills Motor Coaches Ltd)<sup>(1)</sup>. Die Möglichkeit einer ergänzenden privaten Nutzung eines Firmenwagens sei ein offenkundiger Anreiz für

die Aufnahme einer Beschäftigung, und wenn ein Arbeitgeber gehindert werde, dies anzubieten, könne dies dazu führen, dass Personen mit Wohnsitz in Dänemark — im Gegensatz zu denjenigen mit Wohnsitz im Ausland — davon abgehalten würden, eine Beschäftigung in einem ausländischen Unternehmen zu suchen, das eine solche ergänzende private Nutzung eines Firmenwagens anbiete.

Die dänische Regierung habe vier maßgebliche Rechtfertigungsgründe angeführt, nämlich Kontrollgesichtspunkte (Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit sowie der Überwachung und Kontrolle von Verkehrsteilnehmern), den Gesichtspunkt der Vermeidung einer Aushöhlung des Abgabenaufkommens in Dänemark, den Gesichtspunkt, dass bestimmte Einschränkungen als Folge des unterschiedlichen Abgabenniveaus akzeptiert werden müssten, und den Gesichtspunkt einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für dänische und ausländische Unternehmen. Keiner dieser Gesichtspunkte könne die dänische Regelung rechtfertigen — weder unter Bezugnahme auf die im Vertrag vorgesehenen Ausnahmen von Artikel 39 noch auf die Rechtsprechung, nach der nationale Maßnahmen, die die Ausübung der durch den EG-Vertrag garantierten grundlegenden Freiheiten behindern oder weniger attraktiv machen könnten, unter bestimmten Voraussetzungen zulässig seien.

Schließlich könne die Richtlinie 83/182/EWG des Rates<sup>(2)</sup> nicht dahin ausgelegt werden, dass die dänischen Vorschriften als rechtmäßig anzusehen seien, ganz abgesehen davon, dass abgeleitetes Gemeinschaftsrecht einen Mitgliedstaat nicht von seinen Verpflichtungen aus Artikel 39 EG in Verbindung mit Artikel 10 EG freistellen könne.

<sup>(1)</sup> Urteil vom 18. Januar 2001, Slg. I-590.

<sup>(2)</sup> vom 28. März 1983 über Steuerbefreiungen innerhalb der Gemeinschaft bei vorübergehender Einfuhr bestimmter Verkehrsmittel (ABl. L 105 vom 23. April 1983, S. 59).

### **Klage der Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen das Königreich Belgien, eingereicht am 23. Dezember 2002**

**(Rechtssache C-469/02)**

(2003/C 44/30)

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat am 23. Dezember 2002 eine Klage gegen das Königreich Belgien beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften eingereicht. Bevollmächtigte der Klägerin ist H. Michard, Zustellungsanschrift in Luxemburg.