

URTEIL DES GERICHTSHOFES

2. Juli 2002 *

In der Rechtssache C-115/00

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG vom Finanzgericht Münster (Deutschland) in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl

gegen

Finanzamt Borken

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung von Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279, S. 1), und Artikel 5 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. L 279, S. 32)

* Verfahrenssprache: Deutsch.

erlässt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten G. C. Rodríguez Iglesias, des Kammerpräsidenten P. Jann, der Kammerpräsidentinnen F. Macken und N. Colneric, des Kammerpräsidenten S. von Bahr sowie der Richter C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, J.-P. Puissechet, M. Wathelet (Berichterstatter), R. Schintgen, V. Skouris und J. N. Cunha Rodrigues,

Generalanwalt: D. Ruiz-Jarabo Colomer
Kanzler: H. A. Rühl, Hauptverwaltungsrat

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- der Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl, vertreten durch die Geschäftsführerin B. Jansen-Weber und den Geschäftsführer A. Hoves,

- der französischen Regierung, vertreten durch K. Rispal-Bellanger und S. Seam als Bevollmächtigte,

- der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch M. Wolfcarius und E. Traversa als Bevollmächtigte im Beistand von Rechtsanwalt A. Böhlke,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen des Finanzamts Borken, vertreten durch W. Busch als Bevollmächtigten, der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch Barrister P. Whipple, und der Kommission, vertreten durch M. Wolfcarius im Beistand von Rechtsanwalt A. Böhlke in der Sitzung vom 16. Oktober 2001,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 27. November 2001,

folgendes

Urteil

- 1 Das Finanzgericht Münster hat mit Beschluss vom 23. Februar 2000, eingegangen beim Gerichtshof am 27. März 2000, gemäß Artikel 234 EG zwei Fragen nach der Auslegung von Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279, S. 1), und Artikel 5 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. L 279, S. 32) zur Vorabentscheidung vorgelegt.
- 2 Diese Fragen stellen sich in einem Rechtsstreit zwischen der Firma Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl (nachfolgend: Klägerin) und dem Finanzamt Borken (nachfolgend: Beklagter) wegen der Kraftfahrzeugsteuer, die der Beklagte nach deutschem Recht für Lastkraftwagen verlangt, die auf die Klägerin in Luxemburg zugelassen sind und von ihr zu Kabotagefahrten in Deutschland verwendet werden.

Rechtlicher Rahmen

Die Gemeinschaftsregelung

- 3 Eine erste Übergangsregelung für die Kabotage wurde durch die Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 390, S. 3), eingeführt.
- 4 Nach dieser Verordnung wurde ab 1. Juli 1990 jeder Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der in einem Mitgliedstaat (nachfolgend: Mitgliedstaat der Niederlassung) in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen war und dort die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr erhalten hatte, sofern er eine Kabotagegenehmigung besaß, zum zeitweiligen Verkehr in einem anderen Mitgliedstaat (nachfolgend: Aufnahmemitgliedstaat) zugelassen, ohne dass er dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung verfügen musste.
- 5 Die Verordnung legte ein gemeinschaftliches Kontingent von Kabotagegenehmigungen mit jeweils zweimonatiger Geltung fest, das jährlich von der Kommission erhöht werden konnte, und teilte dieses Kontingent auf die einzelnen Mitgliedstaaten auf. Die Kommission übermittelte die Kabotagegenehmigungen den Mitgliedstaaten der Niederlassung. Die zuständigen Stellen dieser Staaten erteilten sie anschließend den antragstellenden Verkehrsunternehmen.
- 6 Diese Übergangsregelung galt bis zum 31. Dezember 1992. Nach Artikel 9 der Verordnung Nr. 4059/89 sollte der Rat nämlich vor dem 1.⁹ Juli 1992 eine Verordnung zur endgültigen Regelung der Kabotage erlassen, die am 1. Januar 1993 in Kraft treten sollte.

- 7 Mit Urteil vom 16. Juli 1992 in der Rechtssache C-65/90 (Parlament/Rat, Slg. 1992, I-4593) erklärte der Gerichtshof die Verordnung Nr. 4059/89 wegen Verletzung wesentlicher Formvorschriften für nichtig, erhielt jedoch deren Wirkungen bis zum ordnungsgemäßen Erlass einer neuen Regelung aufrecht.

- 8 Am 25. Oktober 1993 erließ der Rat die Verordnung Nr. 3118/93, die ab 1. Januar 1994 galt. Nach dieser Verordnung sollte zum nationalen Verkehr jeder Verkehrsunternehmer zugelassen werden, der Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. L 95, S. 1) war.

- 9 Die Verordnung Nr. 3118/93 schuf eine neue Übergangsregelung für die gemeinschaftliche Genehmigung und Kontingentierung von Kabotagefahrten. Sie legte ein gemeinschaftliches Kontingent von Kabotagegenehmigungen fest, die für jeweils zwei Monate galten, und teilte dieses Kontingent auf die einzelnen Mitgliedstaaten auf. Die Verordnung sieht eine jährliche Erhöhung dieses Kontingents um einen festen Satz vor.

- 10 Gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3118/93 endete die Geltungsdauer der Regelung der Gemeinschaftsgenehmigung und der Gemeinschaftskabotagekontingente am 1. Juli 1998. Nach Artikel 12 Absatz 3 war ab diesem Zeitpunkt jeder gebietsfremde Verkehrsunternehmer, der die Voraussetzungen nach dieser Verordnung erfüllte, ohne mengenmäßige Beschränkungen zum Güterkraftverkehr in einem Mitgliedstaat zugelassen, ohne dass er dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung verfügen musste.

- 11 Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3118/93 lautet:

„Jeder Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ist, wird unter den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen zum zeitweiligen gewerblichen Güterkraftverkehr in einem anderen Mitgliedstaat, nachfolgend ‚Kabotage‘ bzw. ‚Aufnahmemitgliedstaat‘ genannt, zugelassen, ohne dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung zu verfügen.“

- 12 Artikel 3 Absatz 3 Unterabsätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3118/93 bestimmt:

„Die Kabotagegenehmigung wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt. Sie... kann nur für jeweils ein Fahrzeug verwendet werden.

Unter ‚Fahrzeug‘ ist ein im Mitgliedstaat der Niederlassung amtlich zugelassenes, ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmtes Kraftfahrzeug oder eine ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeugkombination zu verstehen, bei der zumindest das Kraftfahrzeug im Mitgliedstaat der Niederlassung amtlich zugelassen ist.“

- 13 In Artikel 6 Absätze 1 und 3 der Verordnung Nr. 3118/93, dessen Wortlaut fast identisch mit dem des Artikels 5 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 4059/89 ist, heißt es:

„(1) Vorbehaltlich der Anwendung der Gemeinschaftsregelung unterliegt die Durchführung der Kabotagefahrten den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats in folgenden Bereichen:

- a) für den Beförderungsvertrag geltende Preise und Bedingungen;

- b) Fahrzeuggewichte und -abmessungen...;

- c) Vorschriften für die Beförderung bestimmter Kategorien von Beförderungsgut, insbesondere gefährlicher Güter, verderblicher Lebensmittel und lebender Tiere;

- d) Lenk- und Ruhezeiten;

- e) Mehrwertsteuer (MwSt.) auf Beförderungsdienstleistungen....

...

(3) Die in Absatz 1 genannten Vorschriften werden auf die gebietsfremden Verkehrsunternehmer unter denselben Bedingungen angewandt, wie sie dieser Staat seinen eigenen Staatsangehörigen auferlegt, damit jede offenkundige oder versteckte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts ausgeschlossen wird.“

- 14 Am 25. Oktober 1993 erließ der Rat außerdem die Richtlinie 93/89. Mit ihr sollen die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten durch die Harmonisierung der Abgabensysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Anlastung der Wegekosten an die Verkehrsunternehmer beseitigt werden. Nach ihrem Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1 war diese Richtlinie vor dem 1. Januar 1995 umzusetzen.
- 15 Gemäß Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 93/89 haben die Mitgliedstaaten erforderlichenfalls insbesondere ihre Systeme für die Besteuerung von Kraftfahrzeugen anzugleichen.
- 16 Nach Artikel 2 der Richtlinie 93/89 bezeichnet der Ausdruck „Kraftfahrzeug“ ein „Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt“.
- 17 Die Kraftfahrzeugsteuern, die unter die Richtlinie 93/89 fallen, sind in Artikel 3 Absatz 1 aufgezählt, in dem es heißt:

„— Deutschland: Kraftfahrzeugsteuer

...

— Luxemburg: taxe sur les véhicules automoteurs

...“

18 Artikel 5 der Richtlinie 93/89 bestimmt:

„Die in Artikel 3 genannten Steuern für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, werden nur von dem Mitgliedstaat der Zulassung erhoben.“

19 Mit Urteil vom 5. Juli 1995 in der Rechtssache C-21/94 (Parlament/Rat, Slg. 1995, I-1827) erklärte der Gerichtshof die Richtlinie 93/89 für nichtig, erhielt jedoch deren Wirkungen bis zum ordnungsgemäßen Erlass einer neuen Regelung aufrecht. Diese neue Regelung wurde mit der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187, S. 42) erlassen, die am 20. Juli 1999 in Kraft getreten ist.

Die nationale Regelung

20 Nach den Angaben des vorlegenden Gerichts im Vorlagebeschluss waren folgende nationalen Vorschriften einschlägig.

21 Erstens handelt es sich um das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG), dessen § 1 („Steuergegenstand“) in der bis zum 31. Dezember 1994 geltenden Fassung bestimmt:

„(1) Der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt

...

2. das Halten von ausländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen, solange die Fahrzeuge sich im Inland befinden;

3. die widerrechtliche Benutzung von Fahrzeugen; ...“

22 In der nach dem 1. Januar 1995 geltenden Fassung lautet § 1 KraftStG:

„(1) Der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt

...

2. das Halten von ausländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen, solange die Fahrzeuge sich im Inland befinden. Ausgenommen sind hiervon ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmte Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 000 kg, die nach Artikel 5 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 (ABl. EG Nr. L 279 S. 32) in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft zugelassen sind; dies gilt nicht für Fälle der Nummer 3;

3. die widerrechtliche Benutzung von Fahrzeugen; ...“

23 § 2 KraftStG („Begriffsbestimmungen, Mitwirkung der Verkehrsbehörden“) bestimmt:

„...“

(4) Ein Fahrzeug ist ein ausländisches Fahrzeug, wenn es im Zulassungsverfahren eines anderen Staates zugelassen ist.

(5) Eine widerrechtliche Benutzung im Sinne dieses Gesetzes liegt vor, wenn ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen im Inland ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung benutzt wird. Eine Besteuerung wegen widerrechtlicher Benutzung entfällt, wenn das Halten des Fahrzeugs von der Steuer befreit sein würde oder die Besteuerung bereits nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 oder 2 vorgenommen worden ist.“

24 Zweitens handelt es sich um die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO), deren § 18 („Zulassungspflicht“) lautet:

„Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h und ihre Anhänger (hinter Kraftfahrzeugen mitgeführte Fahrzeuge mit Ausnahme von betriebsunfähigen Fahrzeugen, die abgeschleppt werden, und von Abschleppachsen) dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie durch Erteilung einer Betriebserlaubnis oder einer EG-

Typgenehmigung und durch Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens für Kraftfahrzeuge oder Anhänger von der Verwaltungsbehörde (Zulassungsstelle) zum Verkehr zugelassen sind.“

- 25 § 23 Absatz 1 StVZO („Zuteilung der amtlichen Kennzeichen“) sieht vor:

„Die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens für ein Kraftfahrzeug oder einen Kraftfahrzeuganhänger hat der Verfügungsberechtigte bei der Verwaltungsbehörde (Zulassungsbehörde) zu beantragen, in deren Bezirk das Fahrzeug seinen regelmäßigen Standort haben soll. ...“

- 26 Drittens bestimmt § 1 Absatz 1 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr (IntKfzVO) vom 12. November 1934 (RGBl I 1934, 1137) in der auf den im Ausgangsverfahren maßgeblichen Zeitraum anwendbaren Fassung:

„Ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sind zum vorübergehenden Verkehr im Geltungsbereich dieser Verordnung zugelassen, wenn für sie von einer zuständigen Stelle ein gültiger

...

- b) ausländischer Zulassungsschein ausgestellt und im Geltungsbereich dieser Verordnung kein regelmäßiger Standort begründet ist. ...“

Ausgangsverfahren und Vorabentscheidungsfragen

- 27 Ausweislich des Vorlagebeschlusses ist die Klägerin eine durch Gesellschaftsvertrag vom 6. Juni 1989 gegründete Gesellschaft luxemburgischen Rechts mit Sitz im Großherzogtum Luxemburg. Seit dem 13. September 1993 ist Herr Hoves alleiniger Gesellschafter der Klägerin. Zunächst war er deren alleiniger Geschäftsführer, bevor mit notarieller Urkunde vom 24. März 1998 Frau Bettina Jansen-Weber zur weiteren Geschäftsführerin bestellt wurde. Die beiden Geschäftsführer sind gemeinschaftlich vertretungsberechtigt. Herr Hoves ist zugleich Geschäftsführer der Hoves Speditionsgesellschaft mbH mit Sitz in Rhede (Deutschland) (nachfolgend: GmbH).
- 28 Gegenstand des Unternehmens der Klägerin ist der nationale und internationale Warentransport. Bis Ende 1995 war die Klägerin ausschließlich als Frachtführerin für die GmbH tätig. Diese Tätigkeit war in einem Vertrag vom 27. Januar 1993 geregelt. Danach stellte die GmbH die Einsatzpläne der Fahrzeuge und Fahrer auf. Diese rechnete nach Durchführung der Frachtaufträge im Wege von Gutschriften mit der Klägerin ab.
- 29 Fünfzehn Lastkraftwagen waren auf die Klägerin in Luxemburg zugelassen. Für diese Fahrzeuge entrichtete sie in Luxemburg Kraftfahrzeugsteuer (taxe sur les

véhicules automoteurs). Die luxemburgischen Behörden erteilten ihr nach Artikel 5 der Verordnung Nr. 4059/89 Kabotagegenehmigungen. Die Klägerin beschäftigte acht Fahrer, die alle in Deutschland ansässig waren.

- 30 Im Rahmen eines Steuerrechtsstreits, der die Jahre 1993 und 1994 betraf, bei dem es sich nicht um den beim Finanzgericht Köln anhängigen Ausgangsrechtsstreit handelt, wandte sich das Bundesamt für Finanzen zur Feststellung des Ortes der Geschäftsleitung im Wege der Rechts- und Amtshilfe an die luxemburgischen Behörden. Mit Schreiben vom 12. Juli 1996 erteilte die luxemburgische Direction des Contributions Directes gemäß der Richtlinie 77/799/EWG des Rates vom 19. Dezember 1977 über die gegenseitige Amtshilfe zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten im Bereich der direkten Steuern (Abl. L 336, S. 15) eine Reihe von Auskünften.
- 31 Dem vorliegenden Gericht zufolge verfügte die Klägerin nach diesen Auskünften in Luxemburg weder über eine eigene Werkstatt noch über Abstellplätze für die Lastkraftwagen. Da sich ihre Tätigkeit in Luxemburg im Wesentlichen auf die Verwaltung der Transportgeschäfte beschränke und die für die Klägerin maßgebenden Entscheidungen ausschließlich von Herrn Hoves getroffen würden, der seinen Wohnsitz in Deutschland habe und sich dort größtenteils aufhalte, befinde sich der Ort der Leitung der Gesellschaft im Sinne des Artikels 3 Absatz 6 des Doppelbesteuerungsabkommens Luxemburg/Deutschland vom 23. August 1958, geändert am 15. Juni 1973 (BGBl. II 1959, 1270; BGBl. II 1978, 111), nicht in Luxemburg, sondern in Deutschland. Ob es sich bei den Büroräumen in Remich und Esch/Alzette um eine Betriebsstätte im Sinne des Abkommens handele, sei sehr fraglich. In Bertrange dürfte eine Betriebsstätte seit dem 9. Februar 1996 unterhalten werden.
- 32 Die deutschen Steuerbehörden folgten der Auffassung der luxemburgischen Behörden. Sie gingen von einem Sitz der Geschäftsleitung der Klägerin in Rhede aus und schätzten daher die Besteuerungsgrundlagen zur Körperschaftsteuer und

Umsatzsteuer für 1989 bis 1995, zur Vermögensteuer für 1992 sowie zur Lohnsteuer für 1989 bis 1994. Über die hiergegen gerichteten Einsprüche war bei Erlass des Vorlagebeschlusses noch nicht entschieden.

- 33 Ferner schätzte der Beklagte die Besteuerungsgrundlagen zur Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für die auf die Klägerin zugelassenen Fahrzeuge und setzte die Kraftfahrzeugsteuer für den Zeitraum von 1991 bis 1996 fest. Die Klage beim Finanzgericht Münster richtet sich gegen die Entscheidungen und Steuerbescheide, die sich auf die Kraftfahrzeugsteuer beziehen.
- 34 Das vorlegende Gericht führt aus, regelmäßiger Standort im Sinne von § 23 Absatz 1 StVZO in seiner Auslegung durch die Rechtsprechung sei der Ort, von dem aus das Fahrzeug unmittelbar zum öffentlichen Straßenverkehr eingesetzt werde und an dem es nach Beendigung des Einsatzes zum Ruhen gebracht werde; handele es sich wie im vorliegenden Fall um überregionalen Verkehr, sei dies der Einsatzmittelpunkt, von dem aus über den Einsatz des Fahrzeugs zum Verkehr einschließlich der Ruhezeiten der Fahrer bestimmt werde. Hier sei der regelmäßige Standort der Fahrzeuge Rhede.
- 35 Da die Fahrzeuge ihren Standort in Deutschland hätten, müssten sie gemäß § 18 StVZO dort zugelassen sein. Die inländische Kraftfahrzeugsteuerpflicht folge bis zum 31. Dezember 1994 aus § 1 Absatz 1 Nummer 2 KraftStG und seit dem 1. Januar 1995 aus § 1 Absatz 1 Nummer 2 Satz 2 Halbsatz 2 KraftStG in Verbindung mit § 1 Absatz 1 Nummer 3 KraftStG. Denn die Fahrzeuge seien widerrechtlich im Sinne des § 2 Absatz 5 Satz 1 KraftStG benutzt worden.

- 36 Nach Auffassung des vorlegenden Gerichts ergibt sich eine Freistellung von der Kraftfahrzeugsteuer weder aus nationalem Recht noch aus dem Doppelbesteuerungsabkommen vom 23. August 1958. Das Gericht prüft nacheinander mehrere nationale Rechtsvorschriften und führt aus, dass auch das kraftfahrsteuerrechtliche Gegenseitigkeitsabkommen mit Luxemburg (vgl. Erlass des Reichsministers der Finanzen vom 1. Juli 1930, RStBl. 1930, 454) einen lediglich vorübergehenden Aufenthalt in Deutschland voraussetze.
- 37 Das vorlegende Gericht hat jedoch Zweifel, ob diese Rechtslage im Einklang mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften steht, insbesondere Artikel 6 der Verordnung Nr. 3118/93 und Artikel 5 der Richtlinie 93/89.
- 38 Das Finanzgericht Münster führt aus, dass gemäß dem Urteil vom 9. März 1999 in der Rechtssache C-212/97 (Centros, Slg. 1999, I-1459) der Sitz einer Gesellschaft nach ihrem Statut zu bestimmen sei. Die Klägerin habe sowohl ihren Sitz als auch eine Niederlassung in Luxemburg; ob sich dort auch der Ort ihrer Geschäftsleitung befinde, sei unerheblich. In dem für das Ausgangsverfahren maßgeblichen Zeitraum habe sie in Deutschland weder eine Tochtergesellschaft noch eine Agentur oder (Zweig-)Niederlassung im Sinne einer festen Einrichtung auf unbestimmte Zeit, d. h. eine Betriebsstätte im Sinne des Steuerrechts, besessen. Weder die Disposition der Fahrzeuge der Klägerin durch die GmbH noch der Wohnsitz des Geschäftsführers der Klägerin in Deutschland führten zur Annahme einer solchen Niederlassung. Außerdem habe das Großherzogtum Luxemburg die Genehmigungen zum Kraftverkehr erteilt.
- 39 Was das Ziel angehe, Steuerumgehungen zu verhindern und Missbräuche auszuschließen, so habe die Klägerin lediglich die innerhalb der Europäischen Gemeinschaft bestehen legalen Möglichkeiten genutzt, auch wenn damit bezweckt worden sei, durch Besteuerung in einem Mitgliedstaat mit günstigen steuerlichen Regelungen Steuern zu sparen

40 Aufgrund dieser Erwägungen hat das Finanzgericht das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Steht Artikel 6 der Verordnung (EWG) des Rates Nr. 3118/93 vom 25. Oktober 1993 (ABl. L 279, S. 1) nationalen Regelungen entgegen, die zu einer Erhebung von Kraftfahrzeugsteuer für die Benutzung von Güterkraftfahrzeugen führen, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen sind, für die dort eine Kabotagegenehmigung erteilt ist, die Kabotageverkehr in der Bundesrepublik Deutschland betreiben und dort ihren regelmäßigen Standort haben?

2. Steht Artikel 5 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 (ABl. L 279, S. 32) in Fällen wie zu 1 einer nationalen Regelung wie der in § 1 Absatz 1 Nummer 2 Satz 2 Halbsatz 2 KraftStG in Verbindung mit § 1 Absatz 1 Nummer 3 KraftStG entgegen?

Zur ersten Frage

- 41 Mit seiner ersten Frage möchte das vorliegende Gericht wissen, ob Artikel 6 der Verordnung Nr. 3118/93 nationalen Bestimmungen eines Aufnahmemitgliedstaats entgegensteht, die dazu führen, dass dieser Staat Kraftfahrzeugsteuer für die Benutzung von Güterkraftfahrzeugen mit der Begründung erhebt, dass diese Fahrzeuge ihren regelmäßigen Standort in seinem Hoheitsgebiet hätten, obwohl sie im Mitgliedstaat der Niederlassung zugelassen sind und im Aufnahme-

mitgliedstaat aufgrund von Genehmigungen, die ordnungsgemäß vom Mitgliedstaat der Niederlassung erteilt worden sind, für Kabotagefahrten verwendet werden.

Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen

- 42 Die Klägerin äußert sich zu beiden Fragen gleichzeitig und schlägt vor, sie zu bejahen. Das luxemburgische Transportministerium habe für alle Fahrzeuge EU-Lizenzen oder Kabotagegenehmigungen erteilt, und es habe jährlich die Erfüllung der hierfür jeweils erforderlichen Voraussetzungen geprüft, was die Bestimmung des Firmensitzes und des Standorts der Fahrzeuge sowie die Kontrolle der technischen und wirtschaftlichen Standards eingeschlossen habe. Wenn behauptet werde, dass die in Luxemburg erteilten Transportgenehmigungen unerheblich seien, so werde unterstellt, dass das luxemburgische Transportministerium nicht im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht handele, da die Erteilung von Lizenzen und der Marktzugang für Transportunternehmen auf Gemeinschaftsebene angeglichen seien.
- 43 Die Klägerin bestreitet nicht, dass sie in Luxemburg niemals über eine eigene Werkstatt und Abstellplätze für Lastkraftwagen verfügt habe. Ihrer Ansicht nach war dies jedoch nicht vorgeschrieben. Wenn diese Gegebenheiten Voraussetzung für den Betrieb eines Transportunternehmens wären, hätte das Transportministerium die entsprechenden Lizenzen nicht erteilt.
- 44 Was den „regelmäßigen Standort“ eines Fahrzeugs angeht, anhand dessen sich bestimmen lasse, ob die Steuer geschuldet werde, bestreitet die Klägerin, dass er als „Ort, wo die Entscheidungen über den Einsatz des Fahrzeugs getroffen wer-

den“, definiert werden könne. Wenn dies der Fall wäre, könnte nämlich jede Großspedition der Kraftfahrzeugsteuerpflicht dadurch entgehen, dass sie die Abteilung, in der solche Entscheidungen getroffen würden, in einen Mitgliedstaat verlegte, in dem die Steuer niedriger sei. Durch die Anwendung des vom deutschen Recht vorgesehenen Anknüpfungskriteriums auf den vorliegenden Fall würden zahlreiche Unternehmen in Europa betroffen, da die GmbH den Einsatz von Fahrzeugen nicht nur der Klägerin, sondern auch von Frachtführern mit Sitz in Italien, in Spanien und in Portugal verwalte, an deren Kapital sie nicht beteiligt sei.

45 Der Einsatzmittelpunkt sei nach objektiven Kriterien zu definieren. Die Klägerin führt hierzu aus:

- Die Fahrzeuge hätten sich größtenteils im Auslandseinsatz befunden;

- die Ruhezeiten der Lastkraftwagen in Luxemburg seien mindestens ebenso lang gewesen wie in Deutschland;

- die Zulassung und die Besteuerung der Fahrzeuge seien in Luxemburg erfolgt;

- die technischen Kontrollen seien in Luxemburg durchgeführt worden;

- der größte Teil der Betankungen sei in Luxemburg erfolgt;

- die Lastkraftwagen seien in Luxemburg versichert und die Fahrer dort angemeldet und versichert gewesen;

- es seien Luxemburger Transportlizenzen, die jährlich neu beantragt worden seien, verwendet worden;

- die luxemburgischen Bestimmungen seien beachtet und die dortigen Berufszugangsvoraussetzungen erfüllt worden;

- die Gesellschaft sei regelmäßig geprüft und besteuert worden.

⁴⁶ Die französische Regierung in ihren schriftlichen Erklärungen und der Beklagte in seinen Ausführungen in der mündlichen Verhandlung haben die Auffassung vertreten, Artikel 6 der Verordnung Nr. 3118/93 stehe nationalen Regelungen über die Kraftfahrzeugsteuer nicht entgegen, selbst wenn diese zu einer Steuererhebung auf Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung führten, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen seien und für die dort eine Kabotagegenehmigung erteilt worden sei. Die Kraftfahrzeugsteuer sei in dem betreffenden Artikel nicht ausdrücklich aufgeführt, dieser gelte aber „vorbehaltlich... der Gemeinschaftsregelung“. Die Materie der Abgaben auf bestimmte Kraftfahrzeuge zur Güter-

beförderung sei Gegenstand der Richtlinie 93/89 gewesen, aber die Frist für ihre Umsetzung in die Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten sei erst am 1. Januar 1995 abgelaufen. Bis zu diesem Tag habe die Verordnung Nr. 3118/93 als solche der Anwendung der Vorschriften der Mitgliedstaaten über die Besteuerung von Kraftfahrzeugen nicht entgegengestanden.

- 47 In seinen Ausführungen in der mündlichen Verhandlung hat das Vereinigte Königreich die Ansicht vertreten, jeder Mitgliedstaat sei befugt, festzulegen, unter welchen Umständen er die Zulassung und die Besteuerung eines Fahrzeugs vorschreiben könne. Das Gemeinschaftsrecht sehe jedoch eine Reihe von Ausnahmen von dieser Freiheit vor, zu denen auch die Verordnung Nr. 3118/93 gehöre. Die Entrichtung der Kraftfahrzeugsteuer für ein Fahrzeug zu verlangen, das die Straßen des Mitgliedstaats aufgrund einer Kabotagegenehmigung zeitweilig benutze, laufe dem Ziel dieser Verordnung, nämlich den zeitweiligen Verkehr in einem anderen Mitgliedstaat zu ermöglichen, zuwider.
- 48 Die Kommission trägt vor, da die Regelung in Artikel 6 der Verordnung Nr. 3118/93 abschließend sei und die Kraftfahrzeugsteuer nicht umfasse, stehe dieser Artikel der Erhebung einer solchen Steuer durch den Aufnahmemitgliedstaat während der Geltungsdauer der vom Niederlassungsstaat erteilten Kabotagegenehmigung unabhängig davon entgegen, wo das zur Güterbeförderung verwendete Kraftfahrzeug im betreffenden Zeitraum seinen regelmäßigen Standort habe.
- 49 Die Klägerin habe mehrere Jahre hintereinander Kabotagegenehmigungen mit jeweils zweimonatiger Geltungsdauer erhalten. Die Ordnungsmäßigkeit der Erteilung der Kabotagegenehmigungen während dieser Jahre durch die luxemburgischen Behörden sei aber nicht Streitgegenstand. In ihrer Eigenschaft als

Aufnahmemitgliedstaat könne die Bundesrepublik Deutschland die Ordnungsmäßigkeit der Kabotagefahrten überprüfen und bei einem schweren Verstoß Sanktionen verhängen oder das Eingreifen des Mitgliedstaats der Niederlassung fordern. Anscheinend seien aber keine solchen Schritte bei den luxemburgischen Behörden unternommen worden.

Antwort des Gerichtshofes

- 50 Gemäß Artikel 61 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 51 EG) gelten für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs die Bestimmungen des Titels über den Verkehr.
- 51 Gemäß Artikel 75 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 71 EG) ist der Rat zur Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs gehalten, nach einem feststehenden Verfahren die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festzulegen. Der Rat ist dieser Verpflichtung nachgekommen, indem er nacheinander die Verordnungen Nrn. 4059/89 und 3118/93 erlassen hat, die beide auf Artikel 75 EG-Vertrag gestützt sind.
- 52 Diese Freiheit zur Teilnahme am Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats steht gemäß Artikel 1 der Verordnung Nr. 3118/93 jedem „Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ist“, zu. Nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung Nr. 881/92 wird die Gemeinschaftslizenz jedem „gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmer erteilt, der... in einem Mitgliedstaat... gemäß dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist“ und der „in diesem Mitgliedstaat gemäß den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und dieses Mitgliedstaats über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers zur Durchführung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs berechtigt ist“.

- 53 Folglich gehört eine Gesellschaft wie die Klägerin, die gemäß den luxemburgischen Rechtsvorschriften gegründet wurde und im Großherzogtum Luxemburg das Recht zur Durchführung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs erhalten hat, zu den Personen, denen die Freiheit zur Teilnahme am Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats zusteht, sofern sie von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der Niederlassung, im Ausgangsverfahren also den luxemburgischen Behörden, Kabotagegenehmigungen erhält.
- 54 Wie Artikel 6 der Verordnung Nr. 3118/93 vorsieht, unterliegt die Durchführung der Kabotagefahrten den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats in einer Reihe von Bereichen. Nach dem Wortlaut dieser Bestimmung enthält Absatz 1 Buchstaben a bis e eine abschließende Aufzählung dieser Bereiche, in der weder die Verpflichtung, das Fahrzeug im Aufnahmemitgliedstaat zulassen zu lassen, noch die Verpflichtung, dort Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten, enthalten ist.
- 55 Müsste der Verkehrsunternehmer die Zulassung des Fahrzeugs im Aufnahmemitgliedstaat erwirken, so wäre dies geradezu die Negation der Freiheit zur Erbringung von Kabotageleistungen, deren Ausübung nach Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3118/93 voraussetzt, dass das Kraftfahrzeug im Mitgliedstaat der Niederlassung amtlich zugelassen ist.
- 56 Einen Verkehrsunternehmer zur Entrichtung einer Kraftfahrzeugsteuer im Aufnahmemitgliedstaat zu zwingen, obwohl er eine solche Steuer bereits im Mitgliedstaat der Niederlassung gezahlt hat, liefe ebenfalls dem Ziel der Verordnung

Nr. 3118/93 zuwider, mit der nach ihrer zweiten Begründungserwägung die Beseitigung aller Beschränkungen für Erbringer von Dienstleistungen aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder des Umstands, dass sie in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll, niedergelassen sind, bezweckt wird.

- 57 Unerheblich ist insoweit, dass nach deutscher Rechtsprechung der Standort der Fahrzeuge in Deutschland liegt und so die Erhebung der deutschen Kraftfahrzeugsteuer rechtfertigt, weil sich dort der Ort befindet, von dem aus über den Einsatz der Fahrzeuge bestimmt wird. Eine Gesellschaft wie die Klägerin war nämlich berechtigt, mit einem Unternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat zusammenzuarbeiten und dieses mit bestimmten Entscheidungen auf dem Gebiet der Organisation der Transporte zu betrauen, ohne dass sie dadurch ihre Stellung als eine Kabotageleistungen erbringende Gesellschaft verloren hätte.
- 58 Jedenfalls sieht Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3118/93 vor, dass die Mitgliedstaaten einander bei der Anwendung dieser Verordnung Amtshilfe leisten. Hatten die deutschen Behörden Zweifel an der Ordnungsmäßigkeit der von den luxemburgischen Behörden erteilten Kabotagegenehmigungen, so mussten sie Letztere mit dieser Frage befassen, um die Lage gegebenenfalls erneut prüfen zu lassen. Als Behörden des Aufnahmemitgliedstaats waren die deutschen Behörden jedoch nicht berechtigt, die vom Mitgliedstaat der Niederlassung erteilten Kabotagegenehmigungen nicht zu beachten oder die Ausübung der Kabotage von einer nicht in der Verordnung Nr. 3118/93 vorgesehenen Bedingung abhängig zu machen (in diesem Sinne entsprechend Urteile vom 10. Februar 2000 in der Rechtssache C-202/97, FTS, Slg. 2000, I-883, Randnrn. 51 bis 56, und vom 30. März 2000 in der Rechtssache C-178/97, Banks u. a., Slg. 2000, I-2005, Randnrn. 38 bis 43).
- 59 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Artikel 6 der Verordnung Nr. 3118/93 nationalen Bestimmungen eines Aufnahmemitgliedstaats entgegensteht, die dazu führen, dass dieser Staat Kraftfahrzeugsteuer für die Benutzung von Güterkraftfahrzeugen mit der Begründung erhebt, dass diese Fahrzeuge ihren

regelmäßigen Standort in seinem Hoheitsgebiet hätten, obwohl sie im Mitgliedstaat der Niederlassung zugelassen sind und im Aufnahmemitgliedstaat aufgrund von Genehmigungen, die ordnungsgemäß vom Mitgliedstaat der Niederlassung erteilt worden sind, für Kabotagefahrten verwendet werden.

Zur zweiten Frage

- 60 Mit seiner zweiten Frage möchte das nationale Gericht wissen, ob Artikel 5 der Richtlinie 93/89 nationalen Bestimmungen eines Aufnahmemitgliedstaats im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3118/93 entgegensteht, die dazu führen, dass dieser Staat Kraftfahrzeugsteuer für die Benutzung von Güterkraftfahrzeugen mit der Begründung erhebt, dass diese Fahrzeuge ihren regelmäßigen Standort in seinem Hoheitsgebiet hätten, obwohl sie im Mitgliedstaat der Niederlassung zugelassen sind und die in Artikel 3 Absatz 1 dieser Richtlinie genannte Steuer dort entrichtet wird und obwohl diese Fahrzeuge im Aufnahmemitgliedstaat aufgrund von Genehmigungen, die ordnungsgemäß vom Mitgliedstaat der Niederlassung erteilt worden sind, für Kabotagefahrten verwendet werden.

Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen

- 61 Der Beklagte unterstreicht den Zusammenhang, der zwischen dem Recht eines Mitgliedstaats, die Zulassung eines Fahrzeugs vorzuschreiben, und dem Recht, die Zahlung der Steuer auf dieses Fahrzeug zu verlangen, bestehe. Da es keine Gemeinschaftsvorschrift zur Harmonisierung auf dem Gebiet der Zulassung gebe, könnten zwei Mitgliedstaaten zu der Auffassung gelangen, dass die Zulassung nach Lage des Einzelfalls erforderlich sei, und infolgedessen beide die Besteuerung vorsehen. Artikel 5 der Richtlinie 93/89 stehe dem nicht entgegen.

- 62 Die französische Regierung weist auf die Zielsetzung der Richtlinie 93/89 hin, die nach ihrer ersten Begründungserwägung in der „Harmonisierung der Abgabensysteme“ bestehe. Diese Harmonisierung geschehe in der Weise, dass das ausschließliche Recht zur Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer dem Mitgliedstaat der Zulassung eingeräumt und damit verbunden eine Befreiung von ähnlichen Steuern in den übrigen Mitgliedstaaten vorgesehen werde. Selbstverständlich sei der Staat der Zulassung der Staat, in dem die Fahrzeuge rechtmäßig zugelassen seien.
- 63 Die Regierung des Vereinigten Königreichs hat in der mündlichen Verhandlung erklärt, sie stimme mit der französischen Regierung und der Kommission überein. Sie schlägt vor, auf die zweite Frage zu antworten, dass Artikel 5 der Richtlinie 93/89 nationalen Bestimmungen entgegensteht, die die Erhebung der Steuer im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 93/89 an die widerrechtliche Benutzung eines Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen knüpfen, sofern diese widerrechtliche Benutzung als Fehlen der Zulassung definiert wird.
- 64 Die Kommission trägt vor, die Richtlinie stelle ein Junktim zwischen Besteuerungsrecht und Zulassung her, ohne sich jedoch selbst mit der Zulassung zu beschäftigen. Die Kriterien der Zulassung von Güterkraftfahrzeugen seien bisher nicht angeglichen, so dass Zulassungskonflikte unvermeidbar seien und ausgetragen werden müssten. Sie gestatteten jedoch nicht als solche, das Junktim zwischen Besteuerungsrecht und Zulassung zu durchbrechen. Sie könnten nicht contra legem zur Schaffung anderer Kraftfahrzeugsteuertatbestände als des Tatbestands der Zulassung führen.
- 65 Die Kommission sieht daher nach der Richtlinie 93/89 in der Kraftfahrzeugsteuer eine Folge der Zulassung, nicht deren Surrogat. Sie schlägt deshalb vor, auf die Frage zu antworten, dass Artikel 5 der Richtlinie für die Dauer der Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat einer nationalen Regelung entgegensteht, die die

Erhebung der in Artikel 3 der Richtlinie genannten Steuer an die widerrechtliche Benutzung des Kraftfahrzeugs knüpft, d. h. an dessen Benutzung auf öffentlichen Straßen ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung.

Antwort des Gerichtshofes

- 66 Dem Ausgangsrechtsstreit liegt ein positiver Normenkonflikt auf dem Gebiet der Zulassung der Fahrzeuge und folglich ihrer Besteuerung zugrunde. Einerseits ist nach den luxemburgischen Rechtsvorschriften die Zulassung der Fahrzeuge der Klägerin erforderlich, weil diese ihren Sitz in Luxemburg hat, andererseits ordnen auch die deutschen Rechtsvorschriften die Zulassung der betreffenden Fahrzeuge an, weil diese ihren regelmäßigen Standort in Deutschland haben sollen. Aufgrund des Junktims zwischen der Zulassung der Fahrzeuge und ihrer Besteuerung wäre die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer nach beiden Rechtsordnungen erforderlich.
- 67 Hierzu ist festzustellen, dass zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten mit der Richtlinie 93/89 die nationalen Regelungen für die Besteuerung von Nutzfahrzeugen mit einem bestimmten Mindestgesamtgewicht harmonisiert worden sind.
- 68 Die Richtlinie 93/89 legt Mindestsätze für die Steuern auf die betroffenen Fahrzeuge fest und sieht vor, dass diese nur vom Mitgliedstaat der Zulassung erhoben werden können.

- 69 Aus Sinn und Zweck der Richtlinie 93/89 ergibt sich nämlich, dass diese von der Existenz eines einzigen Mitgliedstaats der Zulassung ausgeht. So werden nach Artikel 5 dieser Richtlinie die Steuern „nur von dem Mitgliedstaat der Zulassung erhoben“.
- 70 Die Richtlinie 93/89 enthält jedoch keine Kollisionsnorm, die es ermöglichen würde, den für die Zulassung zuständigen Mitgliedstaat zu bestimmen.
- 71 Das mit der Verordnung Nr. 3118/93 verfolgte Ziel der Förderung von Kabotageleistungen, verbunden mit der durch die Richtlinie 93/89 herbeigeführten Harmonisierung der Besteuerung bestimmter Nutzfahrzeuge, wäre jedoch nicht erreichbar, wenn der Aufnahmemitgliedstaat mit der Begründung, dass ein Fahrzeug in den Geltungsbereich des nationalen Gesetzes über die Besteuerung der Fahrzeuge falle, einen Verkehrsunternehmer, der dieses Fahrzeug aufgrund von Genehmigungen, die ordnungsgemäß vom Mitgliedstaat der Niederlassung erteilt worden sind, für Kabotagefahrten verwendet, zwingen könnte, für dieses Fahrzeug eine der in Artikel 3 Absatz 1 dieser Richtlinie genannten Steuern zu entrichten, obwohl er eine solche Steuer bereits im Mitgliedstaat der Niederlassung gezahlt hat.
- 72 Folglich ist auf die zweite Frage zu antworten, dass Artikel 5 der Richtlinie 93/89 nationalen Bestimmungen eines Aufnahmemitgliedstaats im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3118/93 entgegensteht, die dazu führen, dass dieser Staat Kraftfahrzeugsteuer für die Benutzung von Güterkraftfahrzeugen mit der Begründung erhebt, dass diese Fahrzeuge ihren regelmäßigen Standort in seinem Hoheitsgebiet hätten, obwohl sie im Mitgliedstaat der Niederlassung zugelassen sind und die in Artikel 3 Absatz 1 dieser Richtlinie genannte Steuer dort entrichtet wird und obwohl diese Fahrzeuge im Aufnahmemitgliedstaat aufgrund von Genehmigungen, die ordnungsgemäß vom Mitgliedstaat der Niederlassung erteilt worden sind, für Kabotagefahrten verwendet werden.

Kosten

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

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom Finanzgericht Münster mit Beschluss vom 23. Februar 2000 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

1. Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, steht nationalen Bestimmungen eines Aufnahmemitgliedstaats entgegen, die dazu führen, dass dieser Staat Kraftfahrzeugsteuer für die Benutzung von Güterkraftfahrzeugen mit der Begründung erhebt, dass diese Fahrzeuge ihren regelmäßigen Standort in seinem Hoheitsgebiet hätten, obwohl sie im Mitgliedstaat der Niederlassung zugelassen sind und im Aufnahmemitgliedstaat aufgrund von Genehmigungen, die

ordnungsgemäß vom Mitgliedstaat der Niederlassung erteilt worden sind, für Kabotagefahrten verwendet werden.

2. Artikel 5 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten steht nationalen Bestimmungen eines Aufnahmemitgliedstaats im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3118/93 entgegen, die dazu führen, dass dieser Staat Kraftfahrzeugsteuer für die Benutzung von Güterkraftfahrzeugen mit der Begründung erhebt, dass diese Fahrzeuge ihren regelmäßigen Standort in seinem Hoheitsgebiet hätten, obwohl sie im Mitgliedstaat der Niederlassung zugelassen sind und die in Artikel 3 Absatz 1 dieser Richtlinie genannte Steuer dort entrichtet wird und obwohl diese Fahrzeuge im Aufnahmemitgliedstaat aufgrund von Genehmigungen, die ordnungsgemäß vom Mitgliedstaat der Niederlassung erteilt worden sind, für Kabotagefahrten verwendet werden.

Rodríguez Iglesias	Jann	Macken
Colneric	von Bahr	Gulmann
Edward	La Pergola	Puissochet
Wathelet		Schintgen
Skouris		Cunha Rodrigues

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 2. Juli 2002.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident

G. C. Rodríguez Iglesias