



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zweite Kammer)

6. September 2012*

„Vertragsverletzung eines Mitgliedstaats — Richtlinie 1999/37/EG — Zulassungsdokumente für Fahrzeuge — Zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge — Eigentümerwechsel — Verpflichtung zu einer technischen Untersuchung — Aufforderung zur Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung — In einem anderen Mitgliedstaat durchgeführte technische Untersuchung — Nichtanerkennung — Keine Rechtfertigungsgründe“

In der Rechtssache C-150/11

betreffend eine Vertragsverletzungsklage nach Art. 258 AEUV, eingereicht am 28. März 2011,

Europäische Kommission, vertreten durch O. Beynet und A. Marghelis als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Königreich Belgien, vertreten durch T. Materne und J.-C. Halleux als Bevollmächtigte im Beistand von F. Libert und S. Rodrigues, avocats,

Beklagter,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J.N. Cunha Rodrigues sowie der Richter U. Löhmus (Berichterstatte), A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev und C. G. Fernlund,

Generalanwalt: P. Mengozzi,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 29. März 2012,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

* Verfahrenssprache: Französisch.

Urteil

- 1 Mit ihrer Klage beantragt die Europäische Kommission, festzustellen, dass das Königreich Belgien dadurch gegen seine Verpflichtungen aus der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138, S. 57) in der durch die Richtlinie 2006/103/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. L 363, S. 344) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 1999/37) und aus Art. 34 AEUV verstoßen hat, dass es für die technische Untersuchung vor der Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs außer der Vorlage der Zulassungsbescheinigung die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung verlangt und für solche Fahrzeuge eine technische Untersuchung vor ihrer Zulassung vorschreibt, ohne dass die Ergebnisse der in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführten technischen Untersuchung berücksichtigt werden.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Richtlinie 1999/37

- 2 Die Erwägungsgründe 1, 3, 5, 6 und 9 der Richtlinie 1999/37 lauten:

„(1) Die Gemeinschaft hat eine Reihe von Maßnahmen zur Schaffung des Binnenmarkts erlassen; der Binnenmarkt ist ein Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gemäß den Bestimmungen des Vertrags gewährleistet ist.

...

(3) Die Harmonisierung der Aufmachung und des Inhalts der Zulassungsbescheinigung erleichtert das Verständnis der Zulassungsbescheinigung und trägt auf diese Weise dazu bei, dass die in einem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge ungehindert im Hoheitsgebiet der anderen Mitgliedstaaten verkehren können.

...

(5) Als notwendige Voraussetzung für die erneute Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs verlangen alle Mitgliedstaaten insbesondere die Vorlage einer Bescheinigung, in der diese Zulassung sowie die technischen Merkmale des Fahrzeugs bestätigt werden.

(6) Die Harmonisierung der Zulassungsbescheinigung erleichtert die erneute Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, und trägt zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts bei.

...

(9) Zur Erleichterung von Kontrollen insbesondere zur Bekämpfung von betrügerischen Praktiken und der Verschiebung von gestohlenen Fahrzeugen sollte mittels eines wirksamen Informationsaustauschsystems eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten herbeigeführt werden.“

3 Art. 1 dieser Richtlinie bestimmt:

„Diese Richtlinie gilt für die von den Mitgliedstaaten bei der Zulassung von Fahrzeugen ausgestellten Dokumente.

Sie lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, für die vorübergehende Zulassung von Fahrzeugen Dokumente zu verwenden, die die Anforderungen dieser Richtlinie gegebenenfalls nicht in allen Punkten erfüllen.“

4 Art. 4 der Richtlinie sieht vor:

„Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die von einem Mitgliedstaat ausgestellten Zulassungsbescheinigungen im Hinblick auf die Identifizierung des Fahrzeugs im grenzüberschreitenden Straßenverkehr oder dessen erneute Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat gegenseitig anerkannt.“

Richtlinie 2009/40/EG

5 Die Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 141, S. 12), die am 26. Juni 2009 in Kraft getreten ist, hat die Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 46, S. 1) ersetzt, auf die sich die Kommission im Vorverfahren bezogen hat. In Anbetracht des Ablaufdatums der in der mit Gründen versehenen Stellungnahme gesetzten Frist, dem 9. Dezember 2009, ist auf die vorliegende Klage die Richtlinie 2009/40 anwendbar. Mit dieser Richtlinie wurde – wie in ihrem ersten Erwägungsgrund angegeben – aus Gründen der Klarheit eine Neufassung der Richtlinie 96/96 vorgenommen, ohne dass es bei den im vorliegenden Fall einschlägigen Bestimmungen zu Änderungen gekommen ist.

6 Die Erwägungsgründe 2, 5, 10 bis 12 und 26 der Richtlinie 2009/40 lauten:

„(2) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es erforderlich, dass für den Verkehr bestimmter Fahrzeuge in der Gemeinschaft sowohl hinsichtlich der Sicherheit als auch der Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten die besten Voraussetzungen gegeben sind.

...

(5) Es sollten daher durch Einzelrichtlinien die gemeinschaftlichen Mindestvorschriften und Verfahren für die Untersuchungen in Bezug auf die in dieser Richtlinie aufgeführten Punkte festgelegt werden.

...

(10) In Bezug auf Bremsanlagen sollte diese Richtlinie hauptsächlich für Fahrzeuge gelten, für die die Typgenehmigung nach der Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern [ABl. L 202, S. 37] erteilt wurde; bestimmte Fahrzeugtypen sind hingegen nach nationalen Vorschriften genehmigt worden, die von den Bestimmungen der genannten Richtlinie abweichen können.

(11) Die Mitgliedstaaten können die Bestimmungen zur Überprüfung der Bremsausrüstung auch auf andere, in der vorliegenden Richtlinie nicht erfasste Fahrzeugtypen und Prüfpunkte ausdehnen.

(12) Die Mitgliedstaaten können die Überprüfung der Bremsausrüstung strenger gestalten oder die Zeitabstände zwischen den Überprüfungen verkürzen.

...

(26) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Regeln für die technische Überwachung zu harmonisieren, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen zu vermeiden und um zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge vorschriftsmäßig eingestellt und gewartet werden, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. ...“

7 Art. 3 der Richtlinie 2009/40 bestimmt:

„(1) Die Mitgliedstaaten treffen die ihres Erachtens erforderlichen Maßnahmen, damit nachgewiesen werden kann, dass das Fahrzeug einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist.

Diese Maßnahmen werden den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mitgeteilt.

(2) Jeder Mitgliedstaat erkennt den in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Nachweis darüber, dass ein im Hoheitsgebiet des betreffenden anderen Mitgliedstaats zugelassenes Kraftfahrzeug, ein Kraftfahrzeuganhänger oder ein Sattelanhänger einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist, in der gleichen Weise an, als hätte er diesen Nachweis selbst erteilt.

(3) Die Mitgliedstaaten wenden zweckdienliche Verfahren an, um, soweit das praktikabel ist, sicherzustellen, dass die Bremswirkung der auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.“

8 In Art. 5 der Richtlinie 2009/40 heißt es:

„Unbeschadet der Anhänge I und II können die Mitgliedstaaten

a) den Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vorverlegen und gegebenenfalls eine Untersuchung vor der Zulassung des Fahrzeugs vorschreiben,

...

d) die Zahl der zu untersuchenden Punkte erhöhen,

...

f) zusätzliche technische Untersuchungen vorschreiben,

g) für die auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge höhere Werte für die Mindestwirksamkeit der Bremsen festlegen ... als d[ie] in Anhang II festgelegten Wert[e] ...“

9 Anhang II der Richtlinie beschreibt die obligatorischen Prüfpunkte, insbesondere für die Bremsanlagen.

Belgisches Recht

- 10 Art. 23 § 1 Abs. 1, § 2 und § 7 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör (*Moniteur belge* vom 28. März 1968, Berichtigung in *Moniteur belge* vom 23. April 1968), in der durch den Königlichen Erlass vom 20. Mai 2009 (*Moniteur belge* vom 5. Juni 2009, S. 40090) geänderten Fassung (im Folgenden: Königlicher Erlass), bestimmt:

„§ 1 Die in Betrieb genommenen Fahrzeuge unterliegen Kontrollen im Hinblick auf die Überprüfung ihrer Übereinstimmung mit den auf sie anwendbaren Verordnungsbestimmungen.

...

§ 2 Durchzuführende Kontrollen

A Die Kontrollen umfassen die in Anlage 15 aufgeführten Kontrollen und die durch besondere Verordnungsbestimmungen vorgesehenen zusätzlichen Kontrollen.

...

§ 7 Anlässlich dieser Kontrollen und sofern das Fahrzeug mit diesen Dokumenten versehen sein muss, händigt derjenige, der das Fahrzeug zur Kontrolle vorfährt, der zugelassenen Einrichtung die letzte Prüfbescheinigung und die Kontrollvignette aus und legt folgende Dokumente vor:

1. die Zulassungsbescheinigung;
2. die Übereinstimmungsbescheinigung oder die europäische Übereinstimmungsbescheinigung;
3. den Identifikationsbericht oder das technische Datenblatt.“

- 11 Art. 23bis des Königlichen Erlasses sieht vor:

„§ 1 Die in Artikel 23 vorgesehenen Kontrollen sind unterteilt in:

1. vollständige Kontrollen,
2. Teilkontrollen.

Vollständige Kontrollen bestehen aus der Überprüfung:

- a) der Identifikationsangaben des Fahrzeugs, wobei die Fahrgestellnummer, die Zulassungsbescheinigung und die Übereinstimmungsbescheinigung oder die europäische Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs kontrolliert werden,
- b) des technischen Zustands des Fahrzeugs, um festzustellen, ob es den in Sachen Sicherheit und Umwelt geltenden Normen entspricht.

Die Teilkontrollen sind unterteilt in:

- a) administrative Kontrollen, die sich ausschließlich auf die Überprüfung der Zulassungsbescheinigung und der Übereinstimmungsbescheinigung oder der europäischen Übereinstimmungsbescheinigung im Hinblick auf die Gültigkeitserklärung eines Zulassungsantrags für ein Gebrauchtfahrzeug beziehen,

- b) administrative Nachkontrollen, die sich ausschließlich auf die Überprüfung der Fahrgestellnummer, des Identifikationsschildes und der Papiere oder, ohne dass das Fahrzeug erneut vorgefahren wird, auf die Vorlage der Papiere beziehen,
- c) technische Nachkontrollen, das heißt alle anderen Teilkontrollen.

§ 2 Je nachdem wie regelmäßig die vollständigen Kontrollen stattfinden, werden sie unterteilt in:

1. regelmäßige Kontrollen, wie erwähnt in Artikel 23ter,
2. nicht regelmäßige Kontrollen, die unter bestimmten Umständen stattfinden, wie angegeben in Artikel 23sexies.“

12 In Art. 23sexies § 1 und § 4 des Königlichen Erlasses heißt es:

„§ 1 Unabhängig von den Regeln bezüglich der regelmäßigen Kontrollen sind nicht regelmäßige Kontrollen obligatorisch:

...

3. vor der Zulassung von [für die Personenbeförderung ausgelegten und gebauten Kraftfahrzeugen mit mindestens vier Rädern und mit maximal acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz], Wohnmobile einbezogen ... und ... Leichenwagen einbezogen auf den Namen eines anderen Inhabers.

...

§ 4 Bei der in § 1 Nr. 3 des vorliegenden Artikels erwähnten nicht regelmäßigen Kontrolle muss das Fahrzeug mit der für dieses Fahrzeug zuletzt ausgestellten Zulassungsbescheinigung und entweder dem entsprechenden Zulassungskennzeichen oder einem Handelsschild und der dazugehörigen Zulassungsbescheinigung vorgefahren werden.

Bei dieser Kontrolle wird neben der vollständigen Kontrolle des Fahrzeugs eine zusätzliche Kontrolle nach Anlage 22 durchgeführt.

Wird jedoch ein Bericht vorgelegt, der vor nicht mehr als zwei Monaten – gerechnet ab dem Zeitpunkt, wo das Fahrzeug für diese nicht regelmäßige Kontrolle vorgestellt wird – von einem zugelassenen Diagnosezentrum ausgestellt wurde und sich mindestens auf die in der Anlage 22 erwähnten Punkte bezieht, besteht diese Kontrolle ausschließlich in einer vollständigen Kontrolle des Fahrzeugs.

Das Ergebnis dieser Kontrolle wird in einem Gebrauchtwagenbericht, der zusammen mit der Prüfbescheinigung ausgestellt wird, genau beschrieben.

Die Gültigkeitserklärung des Zulassungsantrags erfolgt unter der Bedingung, dass die ausgestellte Prüfbescheinigung die ist, die in Artikel 23decies § 1 vorgesehen ist, und dass die eventuell erforderliche zusätzliche Kontrolle nach Anlage 22 erfolgt ist.“

13 Anlage 15 des Königlichen Erlasses enthält die zu untersuchenden Punkte und die in Anhang II der Richtlinie 2009/40 genannten Mängel.

14 In Anlage 22 des Königlichen Erlasses werden mehrere Punkte genannt, auf die sich die „zusätzliche Kontrolle“ bezieht, die bei der in Art. 23sexies § 1 Nr. 3 dieses Erlasses erwähnten nicht regelmäßigen Kontrolle durchzuführen ist. Nach dieser Anlage bezieht sich die zusätzliche Kontrolle mindestens auf den allgemeinen Zustand des Fahrzeugs (z. B. Korrosion, die die Sicherheit nicht beeinträchtigt,

Zustand des Innenraums), auf die „On Board Diagnostics“ (insbesondere die aktiven und passiven Sicherheitshilfen), auf die mechanischen Teile (u. a. Kupplung, Motor, Getriebe), auf die Verkleidungsteile (z. B. Kotflügel, Motorhaube, Spoiler), auf die Lichter und auf die Ausrüstungen (insbesondere Klimaanlage und Scheibenbedienungsrichtung).

Vorverfahren

- 15 Da die Kommission einige Bestimmungen der belgischen Rechtsvorschriften über das Fahrzeugzulassungsverfahren für nicht mit dem Unionsrecht vereinbar hielt, forderte sie das Königreich Belgien mit Schreiben vom 1. Dezember 2008 zur Äußerung auf.
- 16 In seiner Antwort vom 30. Januar 2009 bestritt das Königreich Belgien alle behaupteten Verstöße. Da diese Antwort die Kommission nicht zufriedenstellte, gab sie am 8. Oktober 2009 eine mit Gründen versehene Stellungnahme ab, in der sie das Königreich Belgien aufforderte, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um dieser Stellungnahme binnen zwei Monaten nach ihrem Eingang nachzukommen. Das Königreich Belgien antwortete hierauf mit Schreiben vom 15. Dezember 2009, in dem es seine Absicht mitteilte, dieser mit Gründen versehenen Stellungnahme nachzukommen. Gleichwohl verteidigte es in einem Schreiben vom 11. Februar 2010 die bestehenden belgischen Rechtsvorschriften.
- 17 Am 7. Juni 2010 wurde diesem Mitgliedstaat eine ausführliche Stellungnahme übersandt, in der ihm eine Frist von vier Wochen gewährt wurde, um eine Lösung vorzuschlagen, mit der sich eine Anrufung des Gerichtshofs vermeiden ließe. Mit Schreiben vom 30. Juni 2010 verpflichtete sich das Königreich Belgien dazu, die streitigen Rechtsvorschriften zu ändern, äußerte aber den Wunsch, die technische Untersuchung vor der Zulassung des Fahrzeugs auf den Namen eines anderen Eigentümers beizubehalten, sie jedoch auf die ausschließliche Kontrolle der in der neuen Anlage 42 genannten Punkte (im Wesentlichen eine Sichtkontrolle) zu beschränken, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt seien. Durch diese vorgesehene Änderung sei unter bestimmten Umständen die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung nicht mehr erforderlich. Der Kommission wurde der Entwurf eines entsprechenden königlichen Erlasses übermittelt, verbunden mit der Verpflichtungszusage, ihn gegen Ende des Jahres 2010 zu verabschieden.
- 18 Die Kommission hielt jedoch die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet, die Zuwiderhandlung zu beenden. Nach einem Schriftwechsel wurde am 11. Januar 2011 ein neuer Entwurf eines königlichen Erlasses übermittelt, der Gegenstand einer Erörterung am 26. Januar 2011 zwischen den Dienststellen der Kommission und den belgischen Behörden war.
- 19 Da nach Ansicht der Kommission das Königreich Belgien der mit Gründen versehenen Stellungnahme nicht nachgekommen war, hat sie die vorliegende Klage erhoben.

Zur Klage

- 20 Die Kommission stützt ihre Klage auf zwei Rügen. Mit der ersten Rüge macht sie geltend, das Königreich Belgien habe dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 34 AEUV verstoßen, dass es für zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge eine technische Untersuchung vor ihrer Zulassung vorschreibe, ohne dass die Ergebnisse der in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführten technischen Untersuchung berücksichtigt würden. Mit der zweiten Rüge trägt die Kommission vor, das Königreich Belgien habe dadurch gegen seine Verpflichtungen aus der Richtlinie 1999/37 verstoßen, dass es für die technische Untersuchung vor der Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs außer der Vorlage der Zulassungsbescheinigung die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung verlange.

Zur Zulässigkeit der zweiten Rüge

Vorbringen der Parteien

- 21 Das Königreich Belgien hält die zweite Rüge der Klage der Kommission insofern für unzulässig, als sie auf die Feststellung gerichtet sei, dass es gegen alle seine Verpflichtungen aus der Richtlinie 1999/37 verstoßen habe, da die Kommission in dem Aufforderungsschreiben, in der mit Gründen versehenen Stellungnahme sowie in der Darstellung des rechtlichen Rahmens und in der Begründung ihrer Klageschrift ihre Ausführungen auf einen Verstoß gegen Art. 4 dieser Richtlinie beschränkt habe.
- 22 Die Unzulässigkeit könne nicht auf einen Teil dieser Rüge beschränkt sein, da der entsprechende Antrag der Klageschrift, anders als die Anträge in der Rechtssache, in der das Urteil vom 16. Juli 2009, Kommission/Polen (C-165/08, Slg. 2009, I-6843, Randnrn. 45 bis 48), ergangen sei, auf keinen Artikel der Richtlinie 1999/37 gerichtet sei. Zudem könne der Umstand, dass das Königreich Belgien verstanden habe, dass die Rüge nur Art. 4 der Richtlinie 1999/37 betreffe, und seine Verteidigung auf diesen Artikel konzentriert habe, die Kommission nicht von ihrer Pflicht entbinden, präzise Anträge zu stellen, und sei nicht geeignet, diese Anträge nachträglich zulässig zu machen.
- 23 Nach Ansicht der Kommission ist die zweite Rüge zulässig. Es sei für diesen Mitgliedstaat klar gewesen, dass diese Rüge Art. 4 dieser Richtlinie betroffen habe, so dass seine Verteidigungsrechte nicht verletzt worden seien. Gleichwohl hat die Kommission in ihrer Erwiderung diese Rüge umformuliert, indem sie die geltend gemachte Vertragsverletzung auf diesen Artikel beschränkt hat.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 24 Zunächst ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens das Vorverfahren dem betroffenen Mitgliedstaat Gelegenheit geben soll, zum einen seinen sich aus dem Unionsrecht ergebenden Verpflichtungen nachzukommen und zum anderen sich gegenüber den Rügen der Kommission wirksam zu verteidigen (Urteile vom 14. Oktober 2004, Kommission/Frankreich, C-340/02, Slg. 2004, I-9845, Randnr. 25, und vom 26. April 2012, Kommission/Niederlande, C-508/10, Randnr. 33).
- 25 Der Gegenstand einer Klage nach Art. 258 AEUV wird folglich durch das in dieser Bestimmung vorgesehene Vorverfahren eingegrenzt. Der ordnungsgemäße Ablauf dieses Verfahrens ist eine vom AEU-Vertrag vorgeschriebene wesentliche Garantie nicht nur für den Schutz der Rechte des betroffenen Mitgliedstaats, sondern auch dafür, dass ein etwaiges Streitiges Verfahren einen eindeutig festgelegten Streitgegenstand hat (vgl. Urteile vom 13. Dezember 2001, Kommission/Frankreich, C-1/00, Slg. 2001, I-9989, Randnr. 53, vom 29. April 2010, Kommission/Deutschland, C-160/08, Slg. 2010, I-3713, Randnr. 42, und Kommission/Niederlande, Randnr. 34).
- 26 Nach Art. 21 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union und Art. 38 § 1 Buchst. c seiner Verfahrensordnung obliegt es der Kommission, in jeder nach Art. 258 AEUV erhobenen Klage genau die Rügen anzugeben, über die der Gerichtshof entscheiden soll, und zumindest in gedrängter Form die rechtlichen und tatsächlichen Umstände darzulegen, auf die diese Rügen gestützt sind (vgl. u. a. Urteile vom 13. Dezember 1990, Kommission/Griechenland, C-347/88, Slg. 1990, I-4747, Randnr. 28, vom 16. Juni 2005, Kommission/Italien, C-456/03, Slg. 2005, I-5335, Randnr. 23, und Kommission/Niederlande, Randnr. 35).
- 27 Daraus folgt, dass die Klage der Kommission eine zusammenhängende und detaillierte Darlegung der Gründe enthalten muss, aus denen diese zu der Überzeugung gelangt ist, dass der betreffende Mitgliedstaat gegen eine der ihm nach den Verträgen obliegenden Verpflichtungen verstoßen hat (Urteil Kommission/Niederlande, Randnr. 36).

- 28 Die vorliegende Klage enthält eine klare Darlegung der tatsächlichen und rechtlichen Umstände, auf die sie sich stützt. Zwar steht fest, dass die Kommission in den Anträgen ihrer Klageschrift keinen bestimmten Artikel der Richtlinie 1999/37 angibt. Jedoch geht sowohl aus dem Vorverfahren und insbesondere aus der mit Gründen versehenen Stellungnahme, die die Kommission an das Königreich Belgien gerichtet hat, als auch aus der Darstellung des rechtlichen Rahmens und der Begründung der Klageschrift hervor, dass dieses Organ einen Verstoß gegen Art. 4 dieser Richtlinie geltend macht.
- 29 Im vorliegenden Fall konnte sich das Königreich Belgien gegenüber den Rügen der Kommission auch wirksam verteidigen.
- 30 Nach alledem ist die zweite Rüge der Vertragsverletzung der Kommission für zulässig zu erklären.

Zur Begründetheit

Zur ersten Rüge betreffend die obligatorische technische Untersuchung vor der Zulassung des Fahrzeugs

– Vorbringen der Parteien

- 31 Nach Ansicht der Kommission schreiben die Art. 23 §§ 1 und 7, 23bis § 1 sowie 23sexies §§ 1 und 4 des Königlichen Erlasses allgemein und systematisch für zuvor in anderen Mitgliedstaaten zugelassene Gebrauchtfahrzeuge vor ihrer Zulassung eine Untersuchung vor, ohne dass die in diesen Mitgliedstaaten bereits durchgeführten Untersuchungen berücksichtigt würden. Aus den Urteilen vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande (C-297/05, Slg. 2007, I-7467, Randnrn. 67 bis 71), und vom 5. Juni 2008, Kommission/Polen (C-170/07, Slg. 2008, I-87, Randnrn. 36 bis 41), gehe hervor, dass, da durch die Richtlinie 96/96 keine abschließende Harmonisierung erfolgt sei, eine Regelung, in der sich der in Art. 3 Abs. 2 dieser Richtlinie vorgesehene Grundsatz der Anerkennung von in anderen Mitgliedstaaten erteilten Dokumenten nicht wiederfinde, nicht auf diese Richtlinie gestützt werden könne, sondern anhand von Art. 34 AEUV zu beurteilen sei.
- 32 Der Rechtsprechung des Gerichtshofs sei zu entnehmen, dass die streitige nationale Regelung eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung darstelle, da sie bestimmte Betroffene davon abschrecke, solche Fahrzeuge nach Belgien einzuführen (Urteile vom 16. November 2000, Kommission/Belgien, C-217/99, Slg. 2000, I-10251, Randnr. 18, und vom 7. Juni 2007, Kommission/Belgien, C-254/05, Slg. 2007, I-4269, Randnr. 30). Auch wenn die Regelung aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit, des Umwelt- und des Verbraucherschutzes gerechtfertigt sein könne, sei sie nicht verhältnismäßig. Das gleiche Ergebnis könne nämlich durch weniger beschränkende Maßnahmen erreicht werden, wie beispielsweise eine Anerkennung der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Dokumente zur Bestätigung der Prüfung im Rahmen der technischen Untersuchung, verbunden mit der Zusammenarbeit der Zollbehörden oder mit der Möglichkeit für die belgischen Behörden, bei der Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs in Belgien einen Vorbehalt geltend zu machen, indem der Verbraucher darüber informiert werde, dass sein Fahrzeug auf der Grundlage der Bescheinigung der technischen Untersuchung eines anderen Mitgliedstaats zugelassen worden sei und später eventuell zusätzlichen Kontrollen unterzogen werden müsse.
- 33 Das Königreich Belgien vertritt in erster Linie die Auffassung, dass die streitige Regelung keine Behinderung des freien Warenverkehrs darstelle und nicht diskriminierend sei.
- 34 Es macht hierzu geltend, dass eine technische Untersuchung vor der Zulassung nach Art. 5 Buchst. a der Richtlinie 2009/40 zulässig sei, der den nationalen Behörden einen Ermessensspielraum bei der Festlegung der bei der Prüfung im Rahmen einer technischen Untersuchung zu erfüllenden

Anforderungen und bei der Festlegung der Modalitäten für deren Durchführung einräume. Außerdem betreffe diese nicht regelmäßige Untersuchung nur den Fall der Übereignung des Fahrzeugs und gelte unterschiedslos für alle Fahrzeuge, unabhängig davon, ob sie zuvor in Belgien oder in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen worden seien, und ungeachtet des Gültigkeitsdatums der bei der regelmäßigen Untersuchung ausgestellten Prüfbescheinigung.

- 35 Ferner sehe der Entwurf eines Königlichen Erlasses, auf den es im Vorverfahren hingewiesen habe und dessen Inkrafttreten für August 2011 vorgesehen gewesen sei, vor, dass die Ergebnisse derjenigen regelmäßigen technischen Untersuchungen berücksichtigt würden, die vor weniger als zwei Monaten in Belgien oder in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführt worden seien, so dass sich die nicht regelmäßige Untersuchung vor der Zulassung auf den Namen eines anderen Eigentümers auf einen Bremstest und eine visuelle Inspektion des technischen Zustands des Fahrzeugs beschränke und die in Anhang II der Richtlinie 2009/40 und in Anlage 22 des Königlichen Erlasses vorgesehenen Prüfpunkte betreffe. Somit würde eine Wiederholung der in Belgien oder in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführten Tests vermieden.
- 36 Hilfsweise macht das Königreich Belgien geltend, die nationale Maßnahme sei gerechtfertigt durch die Ziele der Straßenverkehrssicherheit, des Verbraucherschutzes, indem die Täuschung über den Kilometerstand eingedämmt werde, und des Umweltschutzes, indem zur Verringerung der Auswirkungen des in Betrieb genommenen Fahrzeugs auf die Umwelt beigetragen werde. Die Maßnahme sei auch verhältnismäßig.
- 37 Was insbesondere die Straßenverkehrssicherheit angehe, sei vor allem die Prüfung der Bremsanlage die einzig wirksame Methode, um den Verschleißzustand der Bauteile zu beurteilen und zu gewährleisten, dass die Leistung der Bremsen den geltenden Normen entspreche. Die Beibehaltung dieses Tests mit der geeigneten Anlage in dem neuen, am 1. Juni 2011 verabschiedeten Königlichen Erlass sei gerechtfertigt, da ein Defekt an diesem System kurze Zeit nach der letzten Untersuchung auftreten könne. Außerdem müsse, auch wenn sich das Ziel der Straßenverkehrssicherheit mit anderen Maßnahmen – wie die von der Kommission vorgeschlagenen – unter den gleichen Bedingungen erreichen lasse, ein Mitgliedstaat im Rahmen seines Ermessensspielraums die Möglichkeit haben, dieses Ziel durch eine nationale Maßnahme zu erreichen, die er für geeignet erachte.
- 38 Mangels einer vollständigen Harmonisierung im Bereich der technischen Überwachung sei es auch Sache der Mitgliedstaaten, mit Rücksicht auf die Erfordernisse des freien Warenverkehrs zu entscheiden, auf welchem Niveau sie die Straßenverkehrssicherheit gewährleisten wollten (Urteil vom 27. März 1984, Kommission/Italien, 50/83, Slg. 1984, 1633, Randnr. 12, und entsprechend Urteil vom 13. Juli 1994, Kommission/Deutschland, C-131/93, Slg. 1994, I-3303, Randnr. 16).
- 39 Die Kommission macht in ihrer Erwiderung geltend, das Königreich Belgien räume, indem es in dem neuen Königlichen Erlass daran festhalte, dass die Beibehaltung des Bremstests erforderlich sei, implizit ein, dass die nochmalige Vornahme der gesamten technischen Untersuchung weder erforderlich noch verhältnismäßig sei.
- 40 Zu den von dem beklagten Mitgliedstaat vorgeschlagenen Änderungen der streitigen Regelung, die im Wesentlichen in der Beibehaltung einer eingeschränkten Untersuchung bestünden und jedenfalls nicht ausreichten, um den geltend gemachten Verstoß abzustellen, verweist die Kommission auf die ständige Rechtsprechung des Gerichtshofs, nach der diejenigen Maßnahmen des betroffenen Mitgliedstaats, die von diesem nach Erhebung der Vertragsverletzungsklage zur Erfüllung seiner Verpflichtungen erlassen worden seien, nicht berücksichtigt werden könnten (Urteile vom 1. Oktober 1998, Kommission/Spanien, C-71/97, Slg. 1998, I-5991, Randnr. 18, und vom 8. März 2001, Kommission/Portugal, C-276/98, Slg. 2001, I-1699, Randnr. 20).

41 Außerdem könne auch das Vorbringen zur Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der nochmaligen Vornahme des Bremstests nicht durchgreifen. Denn zum einen sei dann, wenn das Fahrzeug aus einem anderen Mitgliedstaat stamme, der Bremstest gemäß Anhang II der Richtlinie 2009/40 durchgeführt worden und müsse die Gültigkeit dieses Tests in den anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden. Habe das Königreich Belgien gleichwohl noch Zweifel, ob die in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführten Bremstests dem in Belgien bestehenden Sicherheitsniveau entsprächen, sei anstelle einer systematischen und allgemeinen Kontrolle eine Einzelfallbeurteilung der etwaigen Unterschiede bei der Bremsleistung und bei den Wirksamkeitstests zwischen dem Königreich Belgien und dem betroffenen Mitgliedstaat ausreichend.

42 Zum anderen sei der genannte Test nicht erforderlich, um eventuell kürzlich aufgetretene Defekte der Bremsanlage zu vermeiden, da diese auch an ohne Eigentümerwechsel eingeführten Fahrzeugen auftreten könnten, für die ein solcher Test nicht vorgesehen sei. Gleiches gelte für in Belgien ohne Eigentümerwechsel zugelassene Fahrzeuge, die die Mehrheit der Fahrzeuge auf den belgischen Straßen darstellten.

– Würdigung durch den Gerichtshof

43 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung das Vorliegen einer Vertragsverletzung anhand der Lage zu beurteilen ist, in der sich der Mitgliedstaat bei Ablauf der Frist befand, die in der mit Gründen versehenen Stellungnahme gesetzt wurde (vgl. u. a. Urteil vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande, Randnr. 64 und die dort angeführte Rechtsprechung). Später eingetretene Veränderungen können vom Gerichtshof nicht berücksichtigt werden (vgl. u. a. Urteile vom 18. November 2004, Kommission/Irland, C-482/03, Randnr. 11, und vom 4. Februar 2010, Kommission/Schweden, C-185/09, Randnr. 9).

44 Da die mit Gründen versehene Stellungnahme der Kommission vom 8. Oktober 2009 dem Königreich Belgien am 9. Oktober 2009 zugegangen und diesem Mitgliedstaat eine Frist von zwei Monaten nach Erhalt dieser Stellungnahme gesetzt worden war, ist somit für die Prüfung, ob die vorgeworfene Vertragsverletzung vorliegt, auf den Zeitpunkt 9. Dezember 2009 abzustellen. Der Königliche Erlass, der nach diesem Zeitpunkt verabschiedet wurde, ist daher im vorliegenden Fall nicht zu berücksichtigen.

45 Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission trotz des Fehlens einer ausdrücklichen Erwähnung im schriftlichen Verfahren in ihrer Antwort auf die schriftliche Frage des Gerichtshofs und in der mündlichen Verhandlung die erste Rüge ihrer Klage auf die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge beschränkt hat, bei denen es bei der erneuten Zulassung in Belgien zu einem Eigentümerwechsel kommt.

46 Im vorliegenden Fall wirft die Kommission dem Königreich Belgien vor, dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 34 AEUV verstoßen zu haben, dass es für ein zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug eine technische Untersuchung vor seiner Zulassung in Belgien vorschreibe und die Ergebnisse der in diesem anderen Mitgliedstaat durchgeführten technischen Untersuchung nicht berücksichtige.

47 Die Vereinbarkeit dieser technischen Untersuchung mit dem Unionsrecht ist zunächst anhand der sich aus der Richtlinie 2009/40 ergebenden Verpflichtungen der Mitgliedstaaten und danach unter dem Blickwinkel von Art. 34 AEUV zu prüfen.

48 Die Ziele der Richtlinie 2009/40, die in ihrem 26. Erwägungsgrund genannt sind, bestehen darin, die Regeln für die technische Überwachung zu harmonisieren, Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen zu vermeiden und zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge vorschriftsmäßig eingestellt und gewartet werden.

- 49 Ungeachtet des Ermessensspielraums der Mitgliedstaaten nach Art. 5 dieser Richtlinie kann eine Regelung, in der sich der in Art. 3 Abs. 2 dieser Richtlinie vorgesehene Grundsatz der Anerkennung von in anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Dokumenten zur Bescheinigung der Durchführung einer technischen Untersuchung mit positivem Ergebnis nicht wiederfindet, nicht auf diese Richtlinie gestützt werden und ist daher anhand von Art. 34 AEUV zu beurteilen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande, Randnrn. 67 bis 71, und vom 5. Juni 2008, Kommission/Polen, Randnrn. 36 bis 42).
- 50 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass nach gefestigter Rechtsprechung das in Art. 34 AEUV aufgestellte Verbot von Maßnahmen mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen jede Maßnahme der Mitgliedstaaten erfasst, die geeignet ist, den innergemeinschaftlichen Handel unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potenziell zu behindern (vgl. u. a. Urteile vom 16. November 2000, Kommission/Belgien, Randnr. 16, vom 26. Oktober 2006, Kommission/Griechenland, C-65/05, Slg. 2006, I-10341, Randnr. 27, vom 15. März 2007, Kommission/Finnland, C-54/05, Slg. 2007, I-2473, Randnr. 30, vom 24. April 2008, Kommission/Luxemburg, C-286/07, Randnr. 27, und vom 6. Oktober 2011, Bonnarde, C-443/10, Slg. 2011, I-9327, Randnr. 26).
- 51 Indem im vorliegenden Fall die belgischen Behörden eine obligatorische technische Untersuchung von Fahrzeugen vor ihrer Zulassung auf einen anderen Eigentümer vorschreiben, unterziehen sie alle zuvor in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Gebrauchtfahrzeuge, bei denen es zu einem Eigentümerwechsel kommt, allgemein und systematisch dieser Untersuchung, und zwar ohne etwaige bereits in diesen Staaten durchgeführte Untersuchungen in irgendeiner Weise zu berücksichtigen. Da diese nicht regelmäßige Untersuchung zu den technischen Untersuchungen hinzutritt, die kurz zuvor in anderen Mitgliedstaaten durchgeführt wurden, ohne deren Ergebnis anzuerkennen, kann sie bestimmte Betroffene davon abschrecken, solche aus anderen Mitgliedstaaten stammende Fahrzeuge zu kaufen (vgl. entsprechend Urteile vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande, Randnr. 73, und vom 5. Juni 2008, Kommission/Polen, Randnr. 44).
- 52 Somit stellt das Erfordernis einer solchen nicht regelmäßigen Untersuchung eines Fahrzeugs vor seiner Zulassung in Belgien auf den Namen eines anderen Eigentümers eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen dar, die nach Art. 34 AEUV verboten ist, sofern sie nicht objektiv gerechtfertigt werden kann.
- 53 Aus der ständigen Rechtsprechung geht insoweit hervor, dass eine nationale Regelung, die eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen darstellt, durch einen der in Art. 36 AEUV genannten Gründe des Allgemeininteresses oder durch zwingende Erfordernisse gerechtfertigt sein kann. In beiden Fällen muss die nationale Bestimmung geeignet sein, die Erreichung des verfolgten Ziels zu gewährleisten, und darf nicht über das hinausgehen, was dazu erforderlich ist (vgl. u. a. Urteile vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande, Randnr. 75, vom 5. Juni 2008, Kommission/Polen, Randnr. 46, und vom 10. Februar 2009, Kommission/Italien, C-110/05, Slg. 2009, I-519, Randnr. 59).
- 54 Nach ebenfalls ständiger Rechtsprechung obliegt es den zuständigen nationalen Behörden, nachzuweisen, dass ihre Vorschriften den Kriterien entsprechen, auf die in der vorstehenden Randnummer hingewiesen wurde (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 10. April 2008, Kommission/Portugal, C-265/06, Slg. 2008, I-2245, Randnr. 39, vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande, Randnr. 76, und Kommission/Luxemburg, Randnr. 37). Ein solcher Nachweis kann nur konkret in Bezug auf Umstände des Einzelfalls erbracht werden (Urteil vom 8. Mai 2003, ATRAL, C-14/02, Slg. 2003, I-4431, Randnr. 67).
- 55 Die vom Königreich Belgien in diesem Zusammenhang angeführten Rechtfertigungsgründe betreffen das Erfordernis, die Ziele des Verbraucher- und des Umweltschutzes sowie der Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, die nach der Rechtsprechung zwingende Gründe des

Allgemeininteresses darstellen, die eine Beeinträchtigung der Freiheit des Warenverkehrs rechtfertigen können (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande, Randnr. 77, vom 10. April 2008, Kommission/Portugal, Randnr. 38, vom 5. Juni 2008, Kommission/Polen, Randnr. 49, und vom 10. Februar 2009, Kommission/Italien, Randnr. 60).

- 56 In Bezug auf den Verbraucher- und den Umweltschutz trägt das Königreich Belgien vor, dass bestimmte Prüfungen der technischen Untersuchung es ermöglichen, die Gefahr der Täuschung über den Kilometerstand und die Auswirkungen des in Betrieb genommenen Fahrzeugs auf die Umwelt einzudämmen. Es macht jedoch weder genaue Angaben darüber, welche Prüfungen betroffen sind, noch darüber, inwieweit diese Prüfungen der Gewährleistung dieser Ziele dienen.
- 57 Somit ist festzustellen, dass das Königreich Belgien weder die Geeignetheit der technischen Untersuchung noch ihre Notwendigkeit zur Gewährleistung des Verbraucher- und des Umweltschutzes konkret dargelegt hat. Die bloße abstrakte Berufung auf solche Ziele genügt nämlich nicht, um eine Maßnahme wie die streitige technische Untersuchung zu rechtfertigen.
- 58 Was die Geeignetheit des Ziels anbelangt, die Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten, ist darauf hinzuweisen, dass das Königreich Belgien sich in seiner Klagebeantwortung auf dieses Ziel im Hinblick auf die Beibehaltung der Prüfung der Bremsanlage beruft, die im neuen, am 1. Juni 2011 verabschiedeten königlichen Erlass vorgesehen ist, der, wie in Randnr. 44 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, im Rahmen der vorliegenden Klage nicht berücksichtigt werden kann. In seiner Gegenerwiderung beruft sich das Königreich Belgien auf die Straßenverkehrssicherheit im Hinblick auf die technische Untersuchung, d. h. auf alle Prüfpunkte außer dem Bremstest, auch wenn es im Einzelnen nur die Untersuchung des allgemeinen Zustands des Fahrzeugs und die Prüfung der mechanischen Bauteile erwähnt. Das Königreich Belgien macht geltend, die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit mangelhaften technischen Merkmalen stelle eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit dar.
- 59 Da auf Unionsebene Vorschriften zur vollständigen Harmonisierung fehlen, ist es nach gefestigter Rechtsprechung zwar Sache der Mitgliedstaaten, mit Rücksicht auf die Erfordernisse des freien Warenverkehrs innerhalb der Europäischen Union zu entscheiden, auf welchem Niveau sie die Sicherheit des Straßenverkehrs in ihrem Hoheitsgebiet gewährleisten wollen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 27. März 1984, Kommission/Italien, Randnr. 12, sowie entsprechend Urteile vom 13. Juli 1994, Kommission/Deutschland, Randnr. 16, und vom 10. Februar 2009, Kommission/Italien, Randnr. 61).
- 60 Wie jedoch in Randnr. 54 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, obliegt es den zuständigen nationalen Behörden, nachzuweisen, dass ihre Vorschriften geeignet sind, die Erreichung des verfolgten Ziels zu gewährleisten, und nicht über das hinausgehen, was dazu erforderlich ist.
- 61 Zwar wurde im vorliegenden Fall die Eignung, das Ziel der Straßenverkehrssicherheit zu erreichen, nicht in Zweifel gezogen, doch ist festzustellen, dass das Königreich Belgien nicht konkret darlegt, dass die technische Untersuchung aus anderen Mitgliedstaaten stammender Fahrzeuge bei ihrer erneuten Zulassung in Belgien im Hinblick auf das verfolgte Ziel erforderlich sei. Es ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit, die von der Nutzung eines Fahrzeugs mit mangelhaften technischen Merkmalen ausgeht, auch bei eingeführten Fahrzeugen auftreten kann, bei denen es zu keinem Eigentümerwechsel kommt, für die eine solche Untersuchung nicht vorgesehen ist. Gleiches gilt für in Belgien zugelassene Fahrzeuge, bei denen es zu keinem Eigentümerwechsel kommt, die die Mehrheit der auf belgischen Straßen verkehrenden Fahrzeuge darstellen.

62 Daher ist festzustellen, dass das Königreich Belgien dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 34 AEUV verstoßen hat, dass es für zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge eine technische Untersuchung vor ihrer Zulassung auf den Namen eines anderen Eigentümers vorschreibt, ohne dass die Ergebnisse der in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführten technischen Untersuchung berücksichtigt werden.

Zur zweiten Rüge betreffend die Pflicht zur Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung im Hinblick auf die technische Untersuchung vor der Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs

– Vorbringen der Parteien

63 Die Kommission ist der Ansicht, dass die belgischen Rechtsvorschriften, nach denen die Übereinstimmungsbescheinigung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat gemäß den Unionsvorschriften zugelassenen Fahrzeugs zusätzlich zur Zulassungsbescheinigung vorgelegt werden müsse, damit dieses Fahrzeug vor seiner erneuten Zulassung der technischen Untersuchung unterzogen werden könne, gegen Art. 4 der Richtlinie 1999/37 verstießen und den Grundsatz der Anerkennung der von anderen Mitgliedstaaten erteilten harmonisierten Zulassungsbescheinigungen aushöhlten.

64 Die nationalen Rechtsvorschriften wirkten sich beschränkend auf die Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in Belgien aus, da in den meisten Mitgliedstaaten die Übereinstimmungsbescheinigung nicht dem Fahrzeug folge. Diese Maßnahme könne nicht durch Gründe gerechtfertigt werden wie die Notwendigkeit, zur Durchführung einer Straßenverkehrssicherheitspolitik die technischen Merkmale des Fahrzeugs zu kennen, oder mit dem Schutz der Verbraucher, insbesondere vor betrügerischen Praktiken oder Fahrzeugdiebstahl. Jedenfalls stehe diese Maßnahme außer Verhältnis zu diesen Zielen, wenn man die zahlreichen Instrumente berücksichtige, die zur Erreichung derselben Ziele auf europäischer Ebene eingeführt worden seien.

65 Die Kommission hat hierzu in ihrer Erwiderung und in der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof darauf hingewiesen, dass die Behörde jedes Mitgliedstaats, die eine Übereinstimmungsbescheinigung erteile, gemäß Art. 4 Abs. 5 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 42, S. 1), dessen Inhalt in Art. 8 Abs. 5 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263, S. 1) übernommen worden sei, den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten für jeden Fahrzeugtyp eine Kopie des Typgenehmigungsbogens mit den technischen Merkmalen jedes Fahrzeugs zu übermitteln habe.

66 Da außerdem die vom Königreich Belgien vorgeschlagene Lösung, eine elektronische Datenbank zu schaffen, die sämtliche technischen Daten der Fahrzeuge enthalte und die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung überflüssig machen würde, nicht vor Ende 2012 eingerichtet werden könne, habe dieser Mitgliedstaat seine Rechtsvorschriften nicht innerhalb der gesetzten Frist erlassen und könne sich nicht auf interne Umstände berufen, um damit die Nichtbeachtung der Verpflichtungen und Fristen zu rechtfertigen, die sich aus Vorschriften des Unionsrechts ergäben.

67 Das Königreich Belgien ist der Ansicht, dass – falls diese Rüge zulässig sein sollte – die betroffene nationale Regelung mit Art. 4 der Richtlinie 1999/37 im Einklang stehe, gerechtfertigt und verhältnismäßig sei. Die Problematik der Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung gehe über die

bloße Zulassung von Fahrzeugen hinaus, da nicht alle in der Übereinstimmungsbescheinigung wiedergegebenen technischen Merkmale in den bereits bestehenden Zulassungsdokumenten erwähnt seien.

- 68 Das Königreich Belgien führt zur Rechtfertigung dieselben drei Ziele an, die gegen die erste Rüge angeführt wurden, nämlich den Umweltschutz, den Verbraucherschutz und die Sicherheit des Straßenverkehrs.
- 69 Es bestreitet, dass die von der Kommission in ihrer Klageschrift angeführten Maßnahmen weniger einschränkend und eher an die mit der Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung verfolgten Ziele angepasst seien als die streitige Regelung. Unter Hinweis auf die Zweifel an der Wirksamkeit des aktuellen Informationsaustauschsystems, die die Kommission selbst bei einer öffentlichen Konsultation über die Zulassung von Fahrzeugen im März 2011 geäußert habe, einem System, das von der Kommission als praktikable Alternative zu den streitigen Maßnahmen vorgeschlagen worden sei, und mangels einer funktionellen und für alle zuständigen Dienststellen zugänglichen Datenbank sei die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung die einzige, die pragmatischste und die kostengünstigste Lösung für die Durchführung der Umweltschutz- und der Straßenverkehrssicherheitspolitik.
- 70 In ihrer Erwiderung vertritt die Kommission die Auffassung, das Königreich Belgien habe in seinem Schreiben vom 26. Januar 2010 und dadurch, dass es seine Verteidigung ausgeweitet und sich auch auf Art. 36 AEUV berufen habe, eingestanden, dass das Anfordern einer Übereinstimmungsbescheinigung für bestimmte Verbraucher mit Nachteilen verbunden sein könne und ein Hindernis für den freien Verkehr darstelle, das gegen Art. 34 AEUV verstoße. Entgegen dem Vorbringen des beklagten Mitgliedstaats, der aus Art. 1 der Richtlinie 1999/37 die Möglichkeit einer Ausnahme und deshalb eine nicht vollständige Harmonisierung ableite, sei diese nationale Maßnahme jedoch allein nach Art. 4 dieser Richtlinie zu beurteilen, die vollständig harmonisiert worden sei. Da die Kommission auch keine Ausnahme aufgrund des Umweltschutzes anerkennt, gehen ihrer Ansicht nach die von den belgischen Behörden hierzu vorgebrachten Argumente ins Leere.
- 71 Hilfsweise hält die Kommission das Vorbringen des beklagten Mitgliedstaats zur Rechtfertigung der Beschränkung für nicht überzeugend. Der Umstand, dass ein Fahrzeug bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen worden sei, setze nämlich voraus, dass die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats zu der Ansicht gelangt seien, dass dieses Fahrzeug die nach dem Unionsrecht geltenden technischen Anforderungen erfülle. Da dem Königreich Belgien aufgrund des Informationsaustauschs zwischen den zuständigen Behörden die technischen Merkmale jedes Fahrzeugs bekannt sein müssten, sei ein allgemeines Anfordern der Übereinstimmungsbescheinigung weder erforderlich noch verhältnismäßig. Außerdem gehe das aus den Zweifeln an der Wirksamkeit des aktuellen Informationsaustauschsystems hergeleitete Argument des Königreichs Belgien fehl, da die Mitgliedstaaten dadurch nicht von der Einhaltung der geltenden Bestimmungen entbunden würden.
- 72 In seiner Gegenerwiderung weist das Königreich Belgien darauf hin, dass die Richtlinie 1999/37 die Möglichkeit von Ausnahmen vorsehe, indem es geltend macht, dass aus Art. 1 dieser Richtlinie hervorgehe, dass sie für Dokumente gelte, die von den Mitgliedstaaten bei der Zulassung von Fahrzeugen ausgestellt würden, und dass sie in keiner Weise das Recht der Mitgliedstaaten berühre, für die vorübergehende Zulassung von Fahrzeugen Dokumente zu verwenden, die die Anforderungen dieser Richtlinie gegebenenfalls nicht in allen Punkten erfüllten.

– Würdigung durch den Gerichtshof

- 73 Aus Art. 4 der Richtlinie 1999/37, wonach eine Zulassungsbescheinigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß dem im Anhang dieser Richtlinie enthaltenen Modell erteilt wurde, von den anderen Mitgliedstaaten im Hinblick auf die erneute Zulassung des Fahrzeugs in diesen Staaten anerkannt

wird, ergibt sich, dass diese Bestimmung den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Beachtung des Grundsatzes der Anerkennung der Zulassungsbescheinigungen von Fahrzeugen keinen Ermessensspielraum lässt.

- 74 Wie sich nämlich aus den Erwägungsgründen 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/37 ergibt, ist es Ziel dieser Richtlinie, dazu beizutragen, dass Fahrzeuge ungehindert im Hoheitsgebiet der anderen Mitgliedstaaten verkehren können, indem die Richtlinie als notwendige Voraussetzung für die erneute Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs die Vorlage einer Bescheinigung vorsieht, in der diese Zulassung sowie die technischen Merkmale des Fahrzeugs bestätigt werden, um die erneute Zulassung dieser Fahrzeuge in einem anderen Mitgliedstaat zu erleichtern und auf diese Weise zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts beizutragen.
- 75 Der Gerichtshof hat jedoch bereits entschieden, dass die technischen Merkmale von zuvor in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Gebrauchtfahrzeugen auf der Grundlage von bereits bestehenden Zulassungsdokumenten bestimmt werden können (Urteil vom 5. Juni 2008, Kommission/Polen, Randnr. 38).
- 76 Das Königreich Belgien kann daher das systematische Erfordernis, eine Übereinstimmungsbescheinigung vorzulegen, nicht mit der Notwendigkeit der Überprüfung der technischen Merkmale der Fahrzeuge, die über eine Zulassungsbescheinigung verfügen, rechtfertigen.
- 77 Wie die Kommission zu Recht geltend gemacht hat, würde ein solches Erfordernis darauf hinauslaufen, den Grundsatz der Anerkennung der von anderen Mitgliedstaaten erteilten harmonisierten Zulassungsbescheinigungen, wie er in Art. 4 der Richtlinie 1999/37 vorgesehen ist, auszuhöhlen.
- 78 Wie aus Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 1999/37 hervorgeht, haben die Mitgliedstaaten nur im Fall einer vorübergehenden Zulassung das Recht, Dokumente zu verwenden, die der von dieser Richtlinie vorgesehenen Zulassungsbescheinigung nicht entsprechen.
- 79 Im vorliegenden Fall kann sich das Königreich Belgien nicht auf einen der in Art. 36 AEUV genannten Gründe des Allgemeininteresses oder auf eines der in der Rechtsprechung des Gerichtshofs aufgestellten zwingenden Erfordernisse berufen, da aus den vorstehenden Ausführungen hervorgeht, dass die Richtlinie 1999/37 es den Mitgliedstaaten außer im Fall einer vorübergehenden Zulassung nicht erlaubt, bei der Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs ein anderes Dokument als die Zulassungsbescheinigung zu verlangen. In einem Bereich, für den auf Unionsebene eine harmonisierte Regelung geschaffen worden ist, sind nämlich alle nationalen Maßnahmen anhand der Bestimmungen dieser Harmonisierungsmaßnahme und nicht anhand des primären Rechts zu beurteilen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 12. Oktober 1993, Vanacker und Lesage, C-37/92, Slg. 1993, I-4947, Randnr. 9, vom 13. Dezember 2001, DaimlerChrysler, C-324/99, Slg. 2001, I-9897, Randnr. 32, und vom 30. April 2009, Lidl Magyarország, C-132/08, Slg. 2009, I-3841, Randnr. 42).
- 80 In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist festzustellen, dass das Königreich Belgien dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 4 der Richtlinie 1999/37 verstoßen hat, dass es systematisch für die obligatorische technische Untersuchung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs vor seiner Zulassung in Belgien außer der Vorlage der harmonisierten Zulassungsbescheinigung die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs verlangt.
- 81 Unter diesen Umständen ist die von der Kommission erhobene Klage begründet.

Kosten

⁸² Nach Art. 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission die Verurteilung des Königreichs Belgien beantragt hat und dieses mit seinem Vorbringen unterlegen ist, sind ihm die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zweite Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

- 1. Das Königreich Belgien hat dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 4 der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge in der durch die Richtlinie 2006/103/EG des Rates vom 20. November 2006 geänderten Fassung und aus Art. 34 AEUV verstoßen, dass es systematisch für die technische Untersuchung vor der Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs außer der Vorlage der Zulassungsbescheinigung die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs verlangt und für solche Fahrzeuge, bei denen es zu einem Eigentümerwechsel kommt, eine technische Untersuchung vor ihrer Zulassung vorschreibt, ohne dass die Ergebnisse der in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführten technischen Untersuchung berücksichtigt werden.**
- 2. Das Königreich Belgien trägt die Kosten.**

Unterschriften