

Mitteilung der Kommission betreffend die Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren für Fahrzeuge, die vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren

(88/C 281/08)

I. Einführung

Diese Mitteilung zielt darauf ab, die Rechtsgrundsätze der Gemeinschaft für die Betriebserlaubnis und die Zulassung für Fahrzeuge zu präzisieren, die aus anderen Mitgliedstaaten in Mitgliedstaaten eingeführt werden. Sie beschreibt die Rechte, die Privatpersonen, die ein zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug einführen, aus der unmittelbaren Anwendbarkeit des Gemeinschaftsrechts ziehen, sowie die Verfahrensgarantien, die sie in dem Bereich zu Recht erwarten können. Die in der vorliegenden Mitteilung entwickelten Grundsätze können allerdings die Beschränkungen für die direkten oder indirekten Einfuhren von Fahrzeugen aus Drittländern, die einige Mitgliedstaaten anwenden, nicht in Frage stellen.

II. Allgemeines

Jedes Jahr stellen Tausende von Gemeinschaftsbürgern in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren Wohnsitz haben, Antrag auf Zulassung eines Fahrzeugs, das vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen war.

Es handelt sich je nach Fall um

- ein Fahrzeug, das anlässlich eines Wohnsitzwechsels des Antragstellers eingeführt wird;
- ein Gebrauchtfahrzeug, das entweder durch einen Verkäufer oder den Antragsteller selbst eingeführt wird;
- ein Fahrzeug vom Neuwagenmarkt eines anderen Mitgliedstaates, das der Antragsteller entweder selbst oder über eine Mittelsperson einführt, meistens weil der Kaufpreis ohne Steuern in diesem Mitgliedstaat günstiger ist, wobei das Fahrzeug dort für die Fahrt vorübergehend zugelassen wird.

Diese drei Fälle unterscheiden sich zwar in mehreren Punkten deutlich voneinander, insbesondere hinsichtlich der Steuern, stellen jedoch ähnliche Probleme im Zusammenhang mit den im Einfuhrland geltenden Bedingungen für Betriebserlaubnis und Zulassung. Im Rahmen dieser Mitteilung sind „eingeführte Fahrzeuge“ alle Fahrzeuge, die aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführt werden, in dem sie vorher zugelassen waren.

Die von den Mitgliedstaaten vorgeschriebenen Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren waren im Laufe der vergangenen Jahre Gegenstand zahlreicher Beschwerden bei der Kommission, in denen die Vereinbarkeit dieser Verfahren mit dem Gemeinschaftsrecht, insbesondere mit Artikel 30 und 36 des Vertrages betreffend den freien Warenverkehr, in Frage gestellt wurde.

Die Kommission ist häufig bei den betreffenden Mitgliedstaaten für eine Änderung dieser Verfahren einge-

treten. Sie konnte auf diese Weise allgemeine Grundsätze aufstellen, die ihr erlauben, die Vereinbarkeit der in den Mitgliedstaaten vorgeschriebenen Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren für eingeführte Fahrzeuge mit Artikel 30 und 36 des Vertrages zu prüfen.

Außerdem hatte der Gerichtshof Gelegenheit, sich in drei kürzlich ergangenen Urteilen zu verschiedenen Aspekten dieser Verfahren zu äußern: Urteil vom 12. Juni 1986 in der Rechtssache 50/85 (Schloh/Auto Contrôle Technique), Urteil vom 11. Juni 1987 in der Rechtssache 406/85 (Goffette und Gilliard) und Urteil vom 17. Juni 1987 in der Rechtssache 154/85 (Kommission/Italien). Diese Urteile haben weitgehend die von der Kommission abgeleiteten Grundsätze bestätigt und wichtige Erläuterungen zu bestimmten Einzelaspekten des Problems geliefert.

Somit kann die Kommission gemäß ihrer im „Weißbuch über die Vollendung des Binnenmarktes“ gemachten Zusage (Absätze 155 und 156) die Grundsätze nennen, die für die Anwendung der Artikel 30 und 36 des Vertrages auf die von den Mitgliedstaaten festgesetzten Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren für eingeführte Fahrzeuge gelten.

Diese Mitteilung entspricht somit dem im „Weißbuch“ gesetzten Ziel einer größeren Transparenz des Gemeinschaftsrechts. Sie betrifft einen für die Bürger der Gemeinschaft wichtigen Aspekt der Vollendung des Binnenmarktes bis 1992. Wie der Gerichtshof in seinem Urteil vom 5. Mai 1982 in der Rechtssache 15/81 (Gaston Schul) angab, müssen die Vorteile des Gemeinsamen Marktes, der die Beseitigung sämtlicher Barrieren beim innergemeinschaftlichen Handel anstrebt, um die nationalen Märkte zu einem einzigen Markt zu verschmelzen, dessen Bedingungen denen eines wirklichen Binnenmarktes so nah wie möglich kommen sollten, nicht nur dem Berufshandel sondern auch Privatpersonen offenstehen, wenn sie Geschäfte im Ausland abzuwickeln haben.

In diesem Zusammenhang erschien es sinnvoll, in dieser Mitteilung Angaben zu bestimmten Fragen zu machen, die zwar aus juristischer Sicht nicht direkt damit zusammenhängen, sich jedoch für jede Privatperson stellen, die ein Fahrzeug einführt, das vorher in einem anderen Mitgliedstaat bereits zugelassen worden ist.

Mehrere Mitgliedstaaten schränken die Einfuhr von Fahrzeugen aus Drittländern, insbesondere aus Japan, ein. Derartige Beschränkungen, die wirkungslos wären, wenn sie nicht auch auf Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten Anwendung fänden, können durch die Anwendung der in dieser Mitteilung entwickelten Grundsätze nicht in Frage gestellt werden.

III. Vereinbarkeit der Betriebserlaubnis und Zulassungsverfahren für eingeführte Fahrzeuge mit dem Gemeinschaftsrecht

Betriebserlaubnis und Zulassung für ein vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug stellen zwei Probleme, die es zu trennen gilt:

- das erste betrifft die Überprüfung der technischen Eigenschaften des Fahrzeugs und die entsprechenden Dokumente (A);
- das zweite betrifft die Prüfung des materiellen Zustands des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Einfuhr (B).

Außerdem müssen dem Antragsteller bestimmte Verfahrensgarantien gewährt werden, falls die Zulassung abgelehnt wird (C).

A. Prüfung der technischen Merkmale des Fahrzeugs und entsprechende Dokumente (Betriebserlaubnis)

Kraftfahrzeuge müssen im allgemeinen bestimmten, zwingend vorgeschriebenen technischen Merkmalen entsprechen. Diese Merkmale sind zur Zeit auf Gemeinschaftsebene weitgehend, jedoch nicht vollständig, harmonisiert.

Eckstein der Harmonisierung in diesem Bereich ist die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 (ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970), die ein gemeinschaftliches allgemeines Betriebserlaubnisverfahren — genannt „EWG-Betriebserlaubnis“ — vorsieht, deren Erteilung der Hersteller oder sein Beauftragter beantragen kann. Sobald sie voll einsatzbereit ist, wird die EWG-Betriebserlaubnis den letzten Schritt des Verfahren bilden, mit dem ein Mitgliedstaat feststellt, daß ein Fahrzeugtyp den technischen Vorschriften der Einzelrichtlinien entspricht, die im EWG-Betriebserlaubnisbogen (dessen Muster in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG enthalten ist) angegeben sind. Auf diese Weise können Fahrzeuge, die den harmonisierten technischen Vorschriften entsprechen, in der gesamten Gemeinschaft mit der vom Hersteller oder seinem Beauftragten — der die EWG-Betriebserlaubnis beantragt hat — ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung in den Verkehr gebracht werden. Bis zum Erlaß der drei letzten Einzelrichtlinien (über Reifen, Gewicht und Ausmaße sowie Sicherheitsglas) können die Hersteller lediglich eine „Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung“ ihrer Modelle beantragen, die jedoch bereits von Fall zu Fall unterschiedlich viele Teile der „EWG-Betriebserlaubnis“ (EWG-Teil-Betriebserlaubnis) enthalten. In diesem Zusammenhang soll auf den fakultativen Charakter der Einzelrichtlinien verwiesen werden, die es den Mitgliedstaaten erlauben, neben den harmonisierten auch einzelstaatliche Vorschriften beizubehalten oder zu erlassen, und die gegebenenfalls den Herstellern die Wahl lassen, ihre Modelle entweder den harmonisierten oder den einzelstaatlichen Vorschriften entsprechend zu bauen.

Ist ein Fahrzeug zum Zeitpunkt des Antrags auf Zulassung in einem Mitgliedstaat bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, so wurde es grundsätzlich bereits in diesem anderen Mitgliedstaat einer Überprüfung

seiner technischen Merkmale unterzogen. Diese im Rahmen einer „einzelstaatlichen Betriebserlaubnis“ durchgeführte Kontrolle betrifft die Einhaltung der je nach Fall geltenden harmonisierten oder einzelstaatlichen technischen Vorschriften. Das Ergebnis dieser Überprüfung wird durch die vom Hersteller oder seinem Beauftragten ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung bestätigt.

Wie der Gerichtshof in seinem Urteil vom 11. Juni 1987 in der Rechtssache 406/85 (Coffette et Gilliard) ausführt, ist ein von einem Mitgliedstaat eingerichtetes Abnahmesystem für aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführte Kraftfahrzeuge, die dort bereits abgenommen worden sind, nicht mit Artikel 30 und 36 des Vertrages unvereinbar, vorausgesetzt, daß bestimmte Bedingungen eingehalten werden. Die Mitgliedstaaten haben zwar das Recht, in Abwesenheit einer vollständigen Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene Artikel 36 geltend zu machen, um zur Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrs Bestimmungen zu erlassen und Kontrollen einzurichten, sie müssen dies jedoch unter Beachtung der von dieser Bestimmung festgelegten Bedingungen tun, wie sie sich aus der Auslegung des Gerichtshofs ergeben. Zwei Aspekte der Betriebserlaubnis- und Zulassungssysteme für eingeführte Fahrzeuge verdienen hierbei besondere Aufmerksamkeit:

- der erste ist ein inhaltliches Problem, da er die Frage betrifft, welchen technischen Vorschriften das eingeführte Fahrzeug entsprechen muß,
- der andere ist ein Problem der Beweisführung und betrifft die Dokumente über die technischen Merkmale des Fahrzeugs.

1. Die technischen Vorschriften, denen das Fahrzeug entsprechen muß

Die Mitgliedstaaten können die Zulassung eines Fahrzeugs, das aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführt worden ist, in dem bereits eine Betriebserlaubnis erteilt oder in dem es bereits zugelassen worden ist, nicht von der Bedingung abhängig machen, daß es mit einem Fahrzeugtyp übereinstimmt, für das in ihrem Hoheitsgebiet eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, oder daß es genau den in ihrem Hoheitsgebiet geltenden Vorschriften entspricht.

Wie der Gerichtshof in seinem Urteil vom 28. Januar 1986 in der Rechtssache 188/84 (Kommission/Frankreich) angibt, verstieße es gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, wenn eine einzelstaatliche Regelung vorschreibe, daß eingeführte Erzeugnisse den für in diesem Mitgliedstaat hergestellte Erzeugnisse geltenden Bestimmungen oder technischen Merkmalen in allen Einzelheiten und genau zu entsprechen hätten, obwohl diese eingeführten Erzeugnisse dem Benutzer ein gleiches Schutzniveau garantieren. Außerdem ist es gemäß der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs Aufgabe der Behörden, die Artikel 36 des Vertrages für sich in Anspruch zu nehmen, in jedem Einzelfall zu beweisen, daß eine den innergemeinschaftlichen Handel beschränkende Maßnahme notwendig ist, um ein in dieser Bestimmung genanntes Interesse

wirksam zu schützen, und insbesondere, daß die Einfuhr des betreffenden Erzeugnisses eine ernsthafte Gefährdung der Gesundheit und des Lebens von Menschen darstellt.

Es kann nicht vernünftigerweise behauptet werden, daß allein die Tatsache, daß die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erteilt wurde, und daß dieses Fahrzeug — lediglich eventuell — bestimmte technische Merkmale aufweist, die sich von den im Einfuhrland vorgeschriebenen oder von jenen, die ein entsprechender Fahrzeugtyp besitzt, für den in diesem Mitgliedstaat eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, unterscheiden, eine ernsthafte Gefährdung für die Gesundheit und das Leben von Menschen darstellt.

Daraus ergibt sich, daß ein Mitgliedstaat nur aus Gründen der Sicherheit, die er erläutern und rechtfertigen muß, die Erteilung einer Betriebserlaubnis und einer Zulassung für ein Fahrzeug verweigern kann, das vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen war und eine Betriebserlaubnis erhalten hatte. Der Umstand, daß ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug, für das dort eine Betriebserlaubnis erteilt worden ist, nicht dem Fahrzeugtyp entspricht, für den im Einfuhrstaat eine Betriebserlaubnis erteilt wird, oder technische Eigenschaften aufweist, die sich von den in diesem Mitgliedstaat vorgeschriebenen unterscheiden, ist an sich keine angemessene Rechtfertigung im Sinne von Artikel 36 EWG-Vertrag für die Weigerung, eine Betriebserlaubnis und eine Zulassung für das betreffende Fahrzeug zu erteilen.

2. Dokumente betreffend die technischen Merkmale des Fahrzeugs

In seinem obengenannten Urteil vom 11. Juni 1987 in der Rechtssache 406/85 (Goffette und Gilliard) hat der Gerichtshof für Recht erkannt, daß „die Artikel 30 und 36 des EWG-Vertrags dahin auszulegen sind, daß ein Mitgliedstaat beim gegenwärtigen Entwicklungsstand des Gemeinschaftsrechts ein Abnahmesystem für aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführte Kraftfahrzeuge, die dort bereits abgenommen oder zugelassen worden sind, nur dann im Einklang mit dem EWG-Vertrag einführen darf, wenn

- das Kontrollverfahren keine unangemessenen Kosten oder Verzögerungen verursacht und die Behörden sicherstellen, daß diese Bedingungen in vollem Umfang eingehalten werden, wenn der Hersteller oder seine Vertreter mit der Durchführung der erforderlichen Kontrollen beauftragt sind,
- es dem Importeur freisteht, die Kontrolle der eingeführten Fahrzeuge durch die Vorlage im Ausfuhrmitgliedstaat ausgestellter Dokumente zu ersetzen, die die erforderlichen Angaben auf der Grundlage bereits durchgeführter Kontrollen enthalten.“

a) Alternative

Hinsichtlich der vom Antragsteller einzureichenden Dokumente über die technischen Merkmale

des Fahrzeugs müssen die Mitgliedstaaten folgende Alternative bieten:

- Vorlage eines vom Hersteller oder von seinem Vertreter im Einfuhrland ausgestellten Dokuments, in dem das Fahrzeug mit einem ähnlichen in diesem Land genehmigten Typ verglichen wird;
- Vorlage von im Ausfuhrmitgliedstaat ausgestellten Dokumenten (Übereinstimmungsbescheinigung und entsprechende Dokumente, Zulassungsbescheinigung), wenn sie die erforderlichen Angaben enthalten.

In beiden Fällen müssen außerdem bestimmte Bedingungen eingehalten werden, die nachstehend erläutert sind.

b) Aufgabe des Herstellers oder seines Vertreters

Verleihen die Mitgliedstaaten den Herstellern oder deren Vertretern öffentlich-rechtliche Befugnisse, wie z. B. die Ausstellung der für die Betriebserlaubnis und Zulassung eines eingeführten Fahrzeugs erforderlichen Dokumente, so müssen sie sicherstellen, daß diese Personen die betreffenden Aufgaben im Einklang mit den Erfordernissen des freien Warenverkehrs innerhalb der Gemeinschaft erfüllen. Insbesondere haben die Hersteller oder ihre Vertreter die geforderten Dokumente auszustellen,

- ohne das Fahrzeug vorzuladen, da ihre Maßnahme die technischen Merkmale des Fahrzeugs zum Zeitpunkt seiner erstmaligen Inbetriebnahme betrifft und nicht den materiellen Zustand des Fahrzeugs bei der Einfuhr;
- ohne die Vorlage der Handelsunterlagen des Fahrzeugs zu fordern (Rechnung, Beleg für die Entrichtung der Mehrwertsteuer usw.);
- ohne daß dies mit unverhältnismäßigen Kosten oder Fristen verbunden ist: Nach Auffassung der Kommission dürften die Kosten keinesfalls 100 ECU überschreiten und die Frist dürfte nicht mehr als drei Wochen betragen.

c) Anerkennung der im Ausfuhrmitgliedstaat ausgestellten Dokumente

Wenn die im Ausfuhrmitgliedstaat ausgestellten Dokumente die für eine Zulassung im Einfuhrmitgliedstaat erforderlichen Auskünfte enthalten, sind sie von diesem in der Form und der Art und Weise, in denen sie im Ausstellerstaat gültig sind, anzuerkennen. Die Mitgliedstaaten können die Anerkennung von in anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Dokumenten nicht davon abhängig machen, daß sie vorerst beglaubigt werden oder daß sie einem vom Einfuhrmitgliedstaat festgelegten Muster entsprechen (vgl. das Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juni 1987 in der Rechtssache 154/85 — Kommission/Italien).

B. Überprüfung des materiellen Zustands des Fahrzeugs (technische Überwachung)

Die Richtlinie 77/143/EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 (ABl. Nr. L 47 vom 18. 2. 1977) sieht verschiedene Maßnahmen zur Harmonisierung der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge vor. Diese Richtlinie findet jedoch nur auf bestimmte Fahrzeugkategorien Anwendung und gilt zur Zeit nicht für Personenkraftwagen (vergleiche jedoch den Vorschlag für eine Richtlinie in diesem Sinne: ABl. Nr. C 133 vom 31. 5. 1986, S. 3). Beim gegenwärtigen Stand des Gemeinschaftsrechts ist es somit Aufgabe der Mitgliedstaaten, die technische Überwachung der nicht unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge unter Beachtung der Vertragsbestimmungen zu regeln.

Wie der Gerichtshof in seinem Urteil vom 12. Juni 1986 in der Rechtssache 50/85 (Schloh/Auto Contrôle Technique) ausführt, sind technische Untersuchungen Formalitäten, die die Zulassung eingeführter Fahrzeuge erschweren und verteuern und somit Maßnahmen mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung im Sinne von Artikel 30 des Vertrages darstellen. Derartige Formalitäten können jedoch nach Artikel 36 zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen gerechtfertigt sein, wenn die betreffende technische Untersuchung zur Erreichung des verfolgten Ziels nachweislich erforderlich ist und weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch einer verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellt.

Zur ersten Voraussetzung hat der Gerichtshof festgestellt, daß eine technische Untersuchung als zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen notwendig angesehen werden kann, sofern das betreffende Fahrzeug zuvor bereits in Betrieb genommen worden ist (das heißt: wenn es zuvor im Ausfuhrmitgliedstaat zugelassen war, auch nur provisorisch). In diesem Fall kann nämlich mit Hilfe der technischen Untersuchung festgestellt werden, ob es sich bei diesem Fahrzeug etwa um einen Unfallwagen handelt und ob sein Erhaltungszustand gut ist.

Zu der zweiten Voraussetzung hat der Gerichtshof bemerkt, daß die technische Untersuchung eingeführter Fahrzeuge jedoch dann nicht nach Artikel 36 EWG-Vertrag gerechtfertigt ist, wenn diese Untersuchung für im Inland hergestellte Fahrzeuge, die unter den gleichen Bedingungen zur Zulassung angemeldet werden, nachweislich nicht vorgeschrieben ist. Eine derartige Situation ließe nämlich erkennen, daß die streitige Maßnahme nicht wirklich zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen erfolgt, sondern in Wahrheit eine willkürliche Diskriminierung im Handel zwischen Mitgliedstaaten darstellt.

Daraus ergibt sich, daß die Mitgliedstaaten beim gegenwärtigen Stand des Gemeinschaftsrechts den materiellen Zustand eines vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs nur dann im Hinblick auf seine Zulassung überprüfen können, wenn eine solche Kontrolle unter gleichen Bedingungen auch für eine Zulassungsänderung eines in ihrem eigenen Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugs vorgenommen wird.

C. Verfahrensgarantien für den Antragsteller

Die Kommission hat wiederholt festgestellt, daß die Gründe für eine Verweigerung der Zulassung für ein vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug dem Antragsteller nicht deutlich mitgeteilt werden. Die Tatsache, daß er von dem Problem, das sich bei der Zulassung seines Fahrzeugs stellt, überhaupt keine Kenntnis hat, und somit nichts dagegen unternehmen kann, ist für den Antragsteller eine mindestens ebenso große Schwierigkeit wie die Lösung des betreffenden Problems selbst.

In diesem Zusammenhang verweist die Kommission auf Artikel 14 der Richtlinie 70/156/EWG, der vorsieht, daß „jede Verfügung aufgrund der vor Durchführung dieser Richtlinie erlassenen Vorschriften, durch die eine Betriebserlaubnis verweigert oder entzogen, die Zulassung verweigert oder ein Verkaufs- bzw. Benutzungsverbot ausgesprochen wird, ist genau zu begründen. Sie ist den Beteiligten unter Angabe der in den Mitgliedstaaten nach dem geltenden Recht vorgesehenen Rechtsmittel und der Rechtsmittelfristen zuzustellen;“.

Dieser Artikel befindet sich unter den allgemeinen Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG, deren Inkrafttreten nicht durch die verspätete Anwendung der „EWG-Betriebserlaubnis“ betroffen ist. Die Kommission ist daher der Auffassung, daß die in diesem Artikel vorgesehenen Verfahrensgarantien jedem, der einen Antrag auf Zulassung stellt, zuerkannt werden müssen, unabhängig von deren Rechtsgrundlage.

IV. Beispiele

Zur Veranschaulichung der praktischen Anwendung der obengenannten Grundsätze sind nachstehend einige Beispiele aufgeführt.

1. Herr X, der seinen Wohnsitz in dem Mitgliedstaat A hat, begibt sich in den Mitgliedstaat B, um dort ein neues Fahrzeug zu erwerben. Er bestellt bei einem in B niedergelassenen Händler ein Fahrzeug, das für den Markt des Mitgliedstaates A bestimmt ist. Das Fahrzeug wird ihm also mit einer Konformitätsbescheinigung für einen in dem Mitgliedstaat A zugelassenen Typ geliefert. In diesem Fall haben die Behörden des Mitgliedstaates A die Zulassung unter denselben Bedingungen vorzunehmen, die gelten würden, wenn das Fahrzeug bei einem in dem Mitgliedstaat A niedergelassenen Händler gekauft worden wäre.
2. Herr Y mit Wohnsitz in dem Mitgliedstaat A kauft in dem Mitgliedstaat B ein neues Fahrzeug, das für den Markt des Mitgliedstaates B bestimmt ist (d. h. einem in dem Mitgliedstaat B zugelassenen Fahrzeugtyp entspricht). Das Fahrzeug wird in B in einer provisorischen Serie („Transit“-Nummernschild) zugelassen und in den Mitgliedstaat A eingeführt. Herr Y tritt mit dem Vertragshändler des Fahrzeugherstellers für den Mitgliedstaat A in Verbindung und bittet ihn um eine Konformitätsbescheinigung oder ein ähnliches Dokument. Der Vertragshändler stellt fest, daß das Fahrzeug bis auf wenige Einzelheiten einem in A zugelassenen Fahrzeugtyp entspricht: Das Fahrzeug ist

insbesondere mit einem 3-Wege-Katalysator ausgestattet, der den neuen europäischen Normen entspricht, während die in A vermarkteten ähnlichen Fahrzeuge nicht mit einer derartigen Vorrichtung versehen sind. Der Vertreter des Herstellers stellt also ein Dokument aus, mit dem bescheinigt wird, daß das Fahrzeug vorbehaltlich der Punkte, die er angibt, dem in A zugelassenen Typ entspricht. Herr Y legt dieses Dokument mit seinem Antrag auf Zulassung vor. Da die von dem Vertreter des Herstellers genannten Punkte keine Sicherheitsprobleme aufwerfen, muß das Fahrzeug unverzüglich zugelassen werden.

3. Herr Z verlegt seinen Wohnsitz von dem Mitgliedstaat B in den Mitgliedstaat A. Er beantragt deshalb die Zulassung seines seit drei Jahren in B zugelassenen Privatfahrzeuges in A. Dem Zulassungsantrag legt er die Dokumente bei, über die er verfügt: In B ausgestellte Konformitätsbescheinigung (und gegebenenfalls die Beschreibung, auf die sie sich bezieht) und die Zulassungsbescheinigung in B. Die Behörden des Mitgliedstaates A stellen fest, daß sich das betreffende Fahrzeug von dem in A zugelassenen Fahrzeugtyp, der ihm am meisten entspricht, unterscheidet: anderer Hubraum (1 100 ccm anstelle von 1 000 ccm), vier Türen anstelle von zwei, längere Getriebeübersetzung. Diese Unterschiede werfen kein Sicherheitsproblem auf und können deshalb die Zulassung nicht verzögern. Es stellt sich allerdings heraus, daß das Fahrzeug nicht über eine Nebelschlußleuchte verfügt, die in dem Mitgliedstaat A zwingend vorgeschrieben ist. Dieses Problem wird Herrn Z mitgeteilt, der eine Nebelschlußleuchte anbringen läßt. Das Fahrzeug wird erneut zur Zulassung vorgestellt und ist diesmal unverzüglich zuzulassen.

V. Verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der Einfuhr eines vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs

A. In welchem Mitgliedstaat muß ein Fahrzeug zugelassen werden?

Die steuerlichen Bestimmungen für Fahrzeuge unterscheiden sich noch stark von einem Mitgliedstaat zum anderen. Daher kann es einer Privatperson nicht überlassen werden, in welchem Land sie die Zulassung beantragt, da sonst sämtliche Fahrzeuge in dem Mitgliedstaat mit dem niedrigsten Steuersatz angemeldet würden.

Grundsätzlich muß ein Fahrzeug im Land des gewöhnlichen Wohnsitzes zugelassen werden. Wenn ein Fahrzeug zu den allgemeinen Besteuerungsbedingungen des Binnenmarktes dieses Mitgliedstaates erworben oder eingeführt wurde, kann es bei der vorübergehenden Einfuhr in die übrigen Mitgliedstaaten unter den in der Richtlinie 83/182/EWG des Rates vom 28. März 1983 (ABl. Nr. L 105 vom 23. 4. 1983) festgelegten Bedingungen von den in diesen Ländern erhobenen Steuern befreit werden.

In dieser Richtlinie wird der „gewöhnliche Wohnsitz“ definiert als „der Ort, an dem eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder — im Falle einer Person ohne berufliche Bindungen — wegen persön-

licher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt“. Außerdem sind genauere Regeln festgelegt für eine Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem ihrer persönlichen Bindungen liegen.

Ein Mitgliedstaat, der eine Steuerbefreiung bei vorübergehender Einfuhr von Fahrzeugen gewährt, kann selbstverständlich nicht fordern, daß dieses Fahrzeug in seinem Hoheitsgebiet zugelassen wird.

B. Welche Steuern sind bei der Einfuhr eines Fahrzeugs zu entrichten?

Die Antwort hängt natürlich von den Umständen ab, unter denen das Fahrzeug eingeführt wird.

Wird das Fahrzeug anlässlich einer Verlegung des gewöhnlichen Wohnsitzes des Eigentümers des Fahrzeugs eingeführt, so sieht das Gemeinschaftsrecht eine Befreiung von den beim Kauf fälligen Steuern vor, sofern das Fahrzeug zu den allgemeinen Versteuerungsbedingungen des Inlandsmarktes eines anderen Mitgliedstaates erworben und in diesem Mitgliedstaat seit mindestens sechs Monaten tatsächlich von der betreffenden Person benutzt wurde (vgl. Richtlinie 83/183/EWG des Rates vom 28. März 1983, ABl. Nr. L 105 vom 23. 4. 1983).

Wurde das Fahrzeug im Ausfuhrmitgliedstaat mit der Absicht gekauft, in einen anderen Mitgliedstaat eingeführt und dort zugelassen zu werden, so ist es normalerweise im Ausfuhrmitgliedstaat von der Umsatzsteuer befreit worden und wird daher im Einfuhrmitgliedstaat versteuert (vgl. sechste Richtlinie des Rates vom 17. Mai 1977, ABl. Nr. L 145 vom 13. 6. 1977). In diesem Fall kann das Fahrzeug im Ausfuhrmitgliedstaat natürlich nur vorübergehend zugelassen werden (Zollkennzeichen, Kennzeichen für die Überführungsfahrt usw.).

In allen übrigen Fällen, insbesondere, wenn ein Fahrzeug gebraucht gekauft wird, muß bei einer Besteuerung des Fahrzeugs im Einfuhrland die Mehrwertsteuer berücksichtigt werden, die bereits im Ausfuhrmitgliedstaat entrichtet wurde, um eine Doppelbesteuerung zu vermeiden (vgl. Mitteilung der Kommission über die Urteile des Gerichtshofs vom 5. Mai 1982 und 21. Mai 1985 — Rechtssachen Gaston Schul — betreffend die Einfuhr durch eine Privatperson von in einem anderen Mitgliedstaat von einer Privatperson gekauften Waren, ABl. Nr. C 13 vom 21. 1. 1986).

Die Kommission hat sich vorrangig das Ziel gesetzt, die Mehrwertsteuersätze durch einen Abbau des Unterschieds zwischen den in den Mitgliedstaaten angewandten Sätzen anzugleichen (vgl. Vorschlag, ABl. Nr. C 250 vom 18. 9. 1987).

C. Wie lange ist ein vorläufiges Kennzeichen gültig?

Der Mitgliedstaat, der die vorläufige Zulassung (Zollkennzeichen, Kennzeichen für die Überführungsfahrt usw.) ausstellt, setzt die Gültigkeitsdauer dieser Zulassung fest, die somit in den einzelnen Mitgliedstaaten und nach der jeweiligen Zulassungsreihe unterschiedlich ist.

Die Kommission ist in diesem Zusammenhang der Auffassung, daß die Behörden des Einfuhrmitgliedstaates nicht gegen die Überschreitung der Gültigkeitsdauer einer vorläufigen Zulassung vorgehen können, wenn die Verspätung der endgültigen Zulassung ihnen anzulasten ist.

D. Gilt die Herstellergarantie für ein eingeführtes Fahrzeug?

Die Unternehmen des Vertriebsnetzes der einzelnen Hersteller leisten normalerweise Gewähr sowie Kundendienst ohne Entgelt und im Rahmen von Rückrufaktionen mindestens in dem ihnen vom Hersteller auferlegten Umfang, und zwar unabhängig vom Verkaufsort des Fahrzeugs in der Gemeinschaft (vgl. Verordnung (EWG) Nr. 123/85 der Kommission vom 12. Dezember 1984, ABl. Nr. L 15 vom 18. 1. 1985); dies geschieht auf Vorlage der von einem Unternehmen des Vertriebsnetzes unterzeichneten Garantiedokumentes.

E. Was tun, wenn Schwierigkeiten bei der Einfuhr oder der Zulassung auftreten?

Verstöße gegen die in dieser Mitteilung genannten Grundsätze oder Schwierigkeiten bei der Einfuhr oder der Zulassung eines aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführten Fahrzeugs sind der Kommission zu melden, und zwar

- entweder unmittelbar ihrem Generalsekretariat, Rue de la Loi 200, B-1049 Brüssel;
- oder einem der Presse- und Informationsbüros der Kommission, deren Liste beigefügt ist.

Die in dieser Mitteilung genannten Grundsätze können vor jedem einzelstaatlichen Gericht, das mit einem Rechtsstreit betreffend die Betriebserlaubnis oder die Zulassung eines eingeführten Fahrzeugs befaßt wird, geltend gemacht werden. Die Artikel 30 und 36 gehören zu den vertraglichen Bestimmungen, die unmittelbar anwendbar sind und für Privatpersonen Rechte beinhalten, die die einzelstaatlichen Gerichte schützen müssen.

Presse- und Informationsbüros

Belgien

Bruxelles/Brussel

Rue Archimède 73, 1040 Bruxelles
Archimedesstraat 73, 1040 Brussel
Tel. 235 11 11
Telex 26657 COMINF B
Fernkopie 235 01 66

BR Deutschland

Bonn

Zitelmannstraße 22
5300 Bonn
Tel. 23 80 41
Telex 886648 EUROP D
Fernkopie 23 80 48

Berlin (Nebenstelle des Bonner Büros)

Kurfürstendamm 102
1000 Berlin 31
Tel. 892 40 28
Telex 184015 EUROP D
Fernkopie 892 20 59

München (Nebenstelle des Bonner Büros)

Erhardtstraße 27
8000 München
Tel. 202 10 11
Telex 5 218 135
Fernkopie 202 10 15

Dänemark

København

Højbrohus
Østergade 61
Postbox 144
1004 København K
Tel. 01 14 41 40
Telex 16402 COMEUR DK
Fernkopie 11 12 03

Frankreich (s. Anhang II)

Paris

61, rue des Belles-Feuilles
75782 Paris Cedex 16
Tel. 45 01 58 85
Telex Paris 611019 F COMEUR
Fernkopie 47 27 26 07

Marseille (Nebenstelle des Pariser Büros)

C.M.C.I./Bureau 320
2, rue Henri Barbusse
13241 Marseille CEDEX 01
Tel. 91 46 00
Telex 402 538 EURMA
Fernkopie 90 98 07

Griechenland

Αθήνα

2 Vassilissis Sofias
Postfach 11002
Athina 10674
Tel. 724 39 82 (3 Anschlüsse)
Telex 219324 ECAT GR
Fernkopie 722 37 15

Irland*Dublin*

39 Molesworth Street
Dublin 2
Tel. 712 244
Telex 93 827 EUCO EI
Fernkopie 71 26 57

Italien*Roma*

Via Poli 29
00187 Roma
Tel. 678 97 22
Telex 610184 EUROMA I
Fernkopie 679 16 58

Milano (Nebenstelle des römischen Büros)

Corso Magenta 61
20123 Milano
Tel. 80 15 05/6/7/8
Telex 316002 EURMIL I
Fernkopie 481 85 43

Luxemburg*Luxembourg*

Bâtiment Jean Monnet
Rue Alcide De Gasperi
2920 Luxembourg
Tel. 430 11
Telex 3423/3446/3476 COMEUR LU
Fernkopie 43 01 44 33

Niederlande*Den Haag*

Lange Voorhout 29
Den Haag
Tel. 46 93 26
Telex 31094 EURCO NL
Fernkopie 64 66 19

Portugal*Lisboa*

Centro Europeu Jean Monnet
Rua do Salitre 56
1200 Lisboa
Tel. 154 11 44
Telex 0404/18810 COMEUR P
Fernkopie 155 43 97

Schweiz*Genève*

Case postale 195
37-39 rue de Vermont
1211 Genève 20
Tel. 34 97 50
Telex 28261 und 28262 ECOM CH
Fernkopie 34 23 31

Spanien*Madrid*

Calle de Serrano 41
5ª Planta
Madrid 1
Tel. 435 17 00/435 15 28
Telex 46818 OIPE E
Fernkopie 276 03 87

Vereinigtes Königreich*London*

8, Storey's Gate
London SW1 P 3 AT
Tel. 222 81 22
Telex 23208 EURUK G
Fernkopie 222 09 00

Belfast (Nebenstelle des Londoner Büros)

Windsor House
9/15 Bedford Street
Belfast BT2 7EG
Tel. 24 07 08
Telex 74117 CECBEL G
Fernkopie 24 82 41

Cardiff (Nebenstelle des Londoner Büros)

4 Cathedral Road
Cardiff CF1 9SG
Tel. 37 16 31
Telex 497727 EUROPA G
Fernkopie 39 54 89

Edinburg (Nebenstelle des Londoner Büros)

7 Alva Street
Edinburgh EH2 4PH
Tel. 225 20 58
Telex 727420 EUEDING
Fernkopie 26 41 05