

Erläuternde Mitteilung zu den Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge, die aus einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wurden

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2007/C 68/04)

1. EINFÜHRUNG

Der Kauf eines Kraftfahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat oder die Einfuhr eines in einem Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat ist heute sehr viel einfacher als noch vor einigen Jahren. Das ist auf bedeutende Entwicklungen in drei Bereichen zurückzuführen:

- a) Die verschiedenen nationalen Typgenehmigungsverfahren wurden durch die EG-Fahrzeugtypgenehmigung ⁽¹⁾ ersetzt, die seit Januar 1998 bzw. Juni 2003 für die meisten Pkw und Krafträder verbindlich ist. Diese Fahrzeuge können nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie allen einschlägigen EG-Typgenehmigungsvorschriften entsprechen, und die Mitgliedstaaten dürfen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme EG-rechtskonformer Fahrzeuge nicht verbieten. Ein Vorschlag für eine neue Typgenehmigungs-„Rahmenrichtlinie“ ⁽²⁾ wird derzeit vom Europäischen Parlament und vom Rat geprüft. Mit der Verabschiedung der Rahmenrichtlinie wird die EG-Fahrzeugtypgenehmigung auch für Nutzfahrzeuge (Lkw und Omnibusse) verbindlich. Eine in der gesamten Europäischen Union gültige Typgenehmigung beschleunigt und vereinfacht die Zulassung von Kraftfahrzeugen in allen Mitgliedstaaten.
- b) Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für das Kfz-Gewerbe ⁽³⁾ macht es den Verbrauchern noch leichter, die Vorteile des Binnenmarktes, d. h. die zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Preisunterschiede zu nutzen. So können die Verbraucher jetzt uneingeschränkt die Dienste von Vermittlern und Agenten in Anspruch nehmen, um ihr Fahrzeug dort zu kaufen, wo es für sie am vorteilhaftesten ist. Die Händler können außerhalb ihres Sitzlandes aktiv verkaufen (d. h. werben und an potenzielle Kunden herantreten) und müssen nicht warten, bis ein Kaufinteressent an sie herantritt (passiver Verkauf).
- c) Die Europäische Gemeinschaft (EG) hat eine harmonisierte Zulassungsbescheinigung für Kraftfahrzeuge ⁽⁴⁾ eingeführt. Damit soll gewährleistet werden, dass in einem Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge in einem anderen Mitgliedstaat ungehindert verkehren können und Fahrzeuge, die bereits in einem Mitgliedstaat zugelassen waren, auch in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen werden können.

Dennoch scheuen sich viele Bürger und Unternehmen immer noch, ein Kraftfahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zu kaufen, weil sie fürchten, damit in ihrem Land unnötigen Verwaltungsaufwand und zusätzliche Kosten zu haben. Außerdem sind Schwierigkeiten bei der Verbringung von Kraftfahrzeugen in andere Mitgliedstaaten ein häufiger Grund für Beschwerden, was insbesondere auf schwerfällige Typgenehmigungs- und Zulassungsverfahren zurückzuführen ist. Derzeit betreffen bis zu 20 % der laufenden Verfahren wegen Verletzung der Artikel 28 bis 30 EG-Vertrag und 7 % der von SOLVIT bearbeiteten Fälle die Zulassung von Kraftfahrzeugen ⁽⁵⁾.

Diese Mitteilung gibt einen umfassenden und aktuellen Überblick über die Grundsätze der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften, die die Zulassung neuer Kraftfahrzeuge in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Kaufes und die erneute Zulassung von Kraftfahrzeugen, die vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, betreffen. Dabei werden die neueste Entwicklung des Gemeinschaftsrechts und die Rechtsprechung

⁽¹⁾ 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 vom 23.2.1970, S. 1) Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 161 vom 14.6.2006, S. 12).

⁽²⁾ Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge, KOM(2003) 418, geändert durch KOM(2004) 738.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (ABl. L 203 vom 1.8.2002, S. 30). Verordnung geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

⁽⁴⁾ Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

⁽⁵⁾ http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_en.htm.

des Europäischen Gerichtshofes berücksichtigt. Keine Auskunft gibt diese Mitteilung dagegen über die Grundsätze des derzeit für die Erhebung der Kraftfahrzeug- und der Zulassungssteuer geltenden EG-Rechts ⁽¹⁾. Dafür gelten derzeit Artikel 25 und 90 EG-Vertrag ⁽²⁾.

Diese Mitteilung ersetzt vollständig die erläuternde Mitteilung der Kommission betreffend die Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren für Fahrzeuge, die vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren ⁽³⁾. Es ist jedoch zu beachten, dass nur der Europäische Gerichtshof verbindlich über die Auslegung des Gemeinschaftsrechts entscheiden kann.

Diese Mitteilung ist von besonderem Interesse für die Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Genehmigung und Zulassung von Kraftfahrzeugen zuständig sind, und soll ihnen helfen, das EU-Recht korrekt anzuwenden. Die Kommission wird zusätzlich einen Leitfaden für Verbraucher ausarbeiten, in dem Überführung und Zulassung von Fahrzeugen innerhalb der EU erläutert werden.

Die Kommission wird weiterhin darauf achten, dass die für die Zulassung und Verbringung von Kraftfahrzeugen geltenden gemeinschaftsrechtlichen Grundsätze korrekt angewandt werden.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Diese Mitteilung betrifft die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen und die erneute Zulassung von Kraftfahrzeugen, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, unabhängig davon, ob sie neu oder gebraucht sind.

Für diese Mitteilung gelten folgende Festlegungen:

Ein „Kraftfahrzeug“ ist

- ein zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmtes maschinell angetriebenes, vollständiges oder unvollständiges Fahrzeug mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h oder ein Anhänger für ein solches Fahrzeug; ausgenommen sind Fahrzeuge, die auf Schienen laufen, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, selbst fahrende Arbeitsmaschinen und schwere Nutzfahrzeuge ⁽⁴⁾;
- ein zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmtes zwei- oder dreirädriges maschinell angetriebenes Fahrzeug, das mit Zwillingrädern ausgestattet sein kann oder nicht ⁽⁵⁾.

Ein Kraftfahrzeug ist „vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen“, wenn die Behörden eines Mitgliedstaats dafür bereits die amtliche Erlaubnis zur Teilnahme am Straßenverkehr erteilt, darüber eine Bescheinigung mit Identifizierung des Fahrzeugs ausgestellt und dem Fahrzeug ein amtliches Kennzeichen zugeteilt haben. Diese Mitteilung betrifft folglich auch Kraftfahrzeuge mit Kurzzeit- und Händlerkennzeichen.

Es ist unerheblich, wie lange das Fahrzeug vor der Verbringung in einen anderen Mitgliedstaat im Herkunftsmitgliedstaat zugelassen war.

3. ZULASSUNG EINES KRAFTFAHRZEUGS IM WOHNSTAZMITGLIEDSTAAT

3.1. Was gilt für die Zulassung eines Kraftfahrzeugs als Wohnsitzmitgliedstaat?

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ist die Zulassung eine natürliche Folge der Ausübung der Steuerhoheit durch den Zulassungsstaat. Sie erleichtert die Kontrollen sowohl für den Zulassungsstaat als auch für die anderen Mitgliedstaaten. Die Zulassung ist der Nachweis, dass im Zulassungsstaat die Kraftfahrzeugsteuer entrichtet wurde ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Diese Grundsätze sind beschrieben in dem Informationsdokument der Kommission „Steuerliche Behandlung der innergemeinschaftlichen Verbringung von Personenkraftfahrzeugen und ihrer grenzüberschreitenden Verwendung“, zu finden im Internet unter http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

⁽²⁾ Die Kommission hat einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Besteuerung von Pkw angenommen (KOM(2005) 261 vom 5.7.2006). Darin ist vorgesehen, dass die Zulassungssteuern während einer 5- bis 10-jährigen Übergangszeit schrittweise abgeschafft werden und dass die Reststeuer im Herkunftsland erstattet wird, wenn ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug dauerhaft in einen anderen Mitgliedstaat verbracht und dort zugelassen wird.

⁽³⁾ ABl. C 143 vom 15.5.1996, S. 4.

⁽⁴⁾ Siehe Artikel 1 der Richtlinie 70/156/EWG.

⁽⁵⁾ Das heißt alle Fahrzeuge, die unter Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1) fallen. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/30/EG der Kommission (ABl. L 106 vom 27.4.2005, S. 17).

⁽⁶⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 21. März 2002, Cuiria Anlagen GmbH gegen Auto Service Leasing GmbH (ASL), Rechtssache C-451/99, Slg. 2002, I-03193 (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>).

Jeder Fahrzeughalter muss sein Fahrzeug in dem Mitgliedstaat zulassen, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat. Artikel 7 der Richtlinie 83/182/EWG ⁽¹⁾ und Artikel 6 der Richtlinie 83/183/EWG ⁽²⁾ regeln genau, wie der gewöhnliche Wohnsitz in Fällen zu bestimmen ist, in denen eine Person vorübergehend oder ständig in einem anderen als ihrem Herkunftsmitgliedstaat lebt. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes kann aber das in diesen Artikeln genannte quantitative Kriterium (der gewöhnliche Wohnsitz ist der Ort, an dem die Person sich an mehr als 185 Tagen im Jahr aufhält) nicht als Hauptkriterium herangezogen werden, wenn andere maßgebende Faktoren bestehen.

In Fällen, in denen persönliche und berufliche Bindungen in zwei Mitgliedstaaten bestehen, ist nach Auffassung des Gerichtshofes als gewöhnlicher Wohnsitz einer Person der Ort anzusehen, der bei einer Gesamtwürdigung aller die Bindung betreffenden Gegebenheiten als der ständige Mittelpunkt ihrer Interessen erscheint. Lässt sich bei dieser Gesamtwürdigung kein solcher Ort bestimmen, so sind vorrangig die persönlichen Bindungen zur Entscheidung heranzuziehen ⁽³⁾.

3.2. Die Schritte des Zulassungsverfahrens

Die derzeit geltenden Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten sehen für die Zulassung eines Kraftfahrzeugs im Bestimmungsmitgliedstaat (höchstens) drei Schritte vor:

- **Genehmigung der Bauartmerkmale des Fahrzeugs:** Das wird in vielen Fällen die EG-Typgenehmigung sein. Manche Fahrzeugarten unterliegen aber nach wie vor den nationalen Genehmigungsvorschriften.
- **Technische Prüfung des Fahrzeugs:** Im Interesse von Sicherheit und Gesundheitsschutz wird geprüft, ob sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Zulassung in einwandfreiem technischem Zustand befindet.
- **Zulassung des Fahrzeugs:** Einem Fahrzeug wird die amtliche Erlaubnis zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr erteilt, darüber wird eine Bescheinigung mit Identifizierung des Fahrzeugs ausgestellt, und dem Fahrzeug wird ein amtliches Kennzeichen zugeteilt.

3.3. Genehmigung der Bauartmerkmale des Fahrzeugs

3.3.1. EG-Typgenehmigung

In Serie hergestellte Pkw unterliegen seit 1996, in Serie hergestellte Krafträder seit 2003 und in Serie hergestellte land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen seit 2005 dem EG-Typgenehmigungsverfahren. Bei diesem Verfahren bescheinigt ein Mitgliedstaat, dass ein Fahrzeugtyp alle Sicherheits- und Umweltschutzanforderungen der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften erfüllt. Die EG-Typgenehmigung ist in allen Mitgliedstaaten gültig.

Stellt der Hersteller eines Fahrzeugtyps nach der Richtlinie 70/156/EWG einen **Antrag auf EG-Typgenehmigung** bei der dafür zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats, so erteilt die Behörde die Typgenehmigung, wenn der Fahrzeugtyp alle Anforderungen der jeweils geltenden Richtlinien erfüllt ⁽⁴⁾. Die Genehmigungsbehörde eines jeden Mitgliedstaates übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten eine Abschrift des Genehmigungsbogens für jeden Fahrzeugtyp, dem sie die Genehmigung erteilt, versagt oder entzogen haben.

Der Hersteller als Inhaber der Typgenehmigung stellt eine **EG-Übereinstimmungsbescheinigung** aus, mit der er bestätigt, dass das Fahrzeug dem genehmigten Typ entspricht. Die Übereinstimmungsbescheinigung muss jedem Neufahrzeug mit EG-Typgenehmigung beigefügt werden. Außerdem verpflichten die Vorschriften des EG-Wettbewerbsrechts die Hersteller, EG-Übereinstimmungsbescheinigungen innerhalb angemessener Zeit und diskriminierungsfrei auszustellen, unabhängig von Herkunfts- und Bestimmungsort des Fahrzeugs (d. h. es darf keine Rolle spielen, ob das Fahrzeug für einen Verbraucher oder Händler in einem anderen Mitgliedstaat bestimmt ist).

⁽¹⁾ Richtlinie 83/182/EWG des Rates vom 28. März 1983 über Steuerbefreiungen innerhalb der Gemeinschaft bei vorübergehender Einfuhr bestimmter Verkehrsmittel (ABl. L 105 vom 23.4.1983, S. 59) Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/98/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 129).

⁽²⁾ Richtlinie 83/183/EWG des Rates vom 28. März 1983 über Steuerbefreiungen bei der endgültigen Einfuhr persönlicher Gegenstände durch Privatpersonen aus einem Mitgliedstaat (ABl. L 105 vom 23.4.1983, S. 64). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/12/EWG (ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 1).

⁽³⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 12. Juli 2001, Paraskevas Louloudakis gegen Elliniko Dimosio, Rechtssache C-262/99, Slg. 2001, I-05547.

⁽⁴⁾ Diese Richtlinien sind in Anhang IV Teil I der Richtlinie 70/156/EWG aufgeführt.

Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen mit EG-Typgenehmigung nur dann gestatten, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind.

Das EG-Recht schreibt nicht vor, dass die Übereinstimmungsbescheinigung beim Fahrzeug verbleiben muss, nachdem es zugelassen ist. In den meisten Mitgliedstaaten wird die Übereinstimmungsbescheinigung von der Zulassungsbehörde einbehalten.

Für Neufahrzeuge mit EG-Typgenehmigung und gültiger EG-Übereinstimmungsbescheinigung darf weder eine erneute technische Prüfung vorgeschrieben werden noch dürfen zusätzliche technische Anforderungen an ihre Bauart oder Funktionsweise gestellt werden, sofern sie nicht offensichtlich nach Verlassen des Herstellerwerks verändert worden sind. Nationale Vorschriften, wonach ein Fahrzeug mit gültiger EG-Übereinstimmungsbescheinigung nur nach Vorlage einer nationalen Bescheinigung zugelassen werden kann, mit der bestätigt wird, dass es den nationalen Vorschriften, etwa für die Abgasemissionen, entspricht, sind deshalb unzulässig ⁽¹⁾.

3.3.2. Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung

Nach dem derzeit geltenden Gemeinschaftsrecht gibt es für folgende Kraftfahrzeuge keine EG-Typgenehmigung:

- Nutzfahrzeuge (Lkw und Omnibusse) und ihre Anhänger,
- in Kleinserien hergestellte Fahrzeuge,
- einzeln zu genehmigende Fahrzeuge.

Für ein neues Kraftfahrzeug ohne EG-Typgenehmigung kann der Bestimmungsmitgliedstaat vorschreiben, dass es das nationale Genehmigungsverfahren durchläuft, ehe es zugelassen werden kann. Wird die nationale Betriebserlaubnis erteilt, wird darüber eine Bescheinigung ausgestellt, die u. a. als Grundlage für die Zulassung des Fahrzeugs dient.

Die nationale Betriebserlaubnis kann eine Allgemeine Betriebserlaubnis oder eine Einzelbetrieberlaubnis sein.

- Beim Verfahren zur Erteilung der **Allgemeinen Betriebserlaubnis** und der Betriebserlaubnis für Kleinserien wird festgestellt, ob der Fahrzeugtyp den im jeweiligen Land geltenden technischen Vorschriften entspricht. Für jedes Fahrzeug eines Typs stellt der Hersteller eine Übereinstimmungsbescheinigung mit nationaler Geltung aus, mit der er bestätigt, dass das Fahrzeug dem genehmigten Typ entspricht.
- Beim Verfahren zur Erteilung der **Einzelbetrieberlaubnis** wird festgestellt, ob ein einzelnes Fahrzeug (nicht zwangsläufig ein Unikat) den im jeweiligen Land geltenden technischen Vorschriften entspricht. Dieses Verfahren findet Anwendung sowohl auf Serienfahrzeuge, die einzeln aus einem Drittland eingeführt werden und nicht den europäischen Typgenehmigungsvorschriften entsprechen, als auch auf Fahrzeuge, die in nur einem Exemplar vorhanden sind (Unikate).

Die Verfahren zur Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis oder der Einzelbetrieberlaubnis mit nationaler Geltung für Kraftfahrzeuge, die erstmalig in der EU betrieben oder zugelassen werden sollen, fallen normalerweise nicht unter das EG-Recht.

Die nationalen Genehmigungsverfahren für Kraftfahrzeuge, für die bereits in einem anderen Mitgliedstaat eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung erteilt wurde oder die bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, müssen mit den Bestimmungen der Artikel 28 und 30 EG-Vertrag vereinbar sein. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes stellt das Bestehen solcher nationalen Verfahren allein keinen Verstoß gegen diese Artikel dar.

Um mit Artikel 28 und 30 EG-Vertrag vereinbar zu sein, müssen nationale Genehmigungsverfahren aber mindestens folgende Anforderungen erfüllen ⁽²⁾:

- a) Sie müssen auf **objektiven, nicht diskriminierenden und vorher bekannten Kriterien** beruhen, so dass dem Ermessen der nationalen Behörden Grenzen gesetzt werden, die seine willkürliche Ausübung verhindern.

⁽¹⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 29. Mai 1997, Verwaltungsverfahren, anhängig gemacht von VAG Sverige AB, Rechtssache C-329/95, Slg. 1997, I-02675.

⁽²⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22. Januar 2002, Canal Satélite Digital SL gegen Administración General del Estado, Beteiligte: Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), Rechtssache C-390/99, Slg. 2002, I-00607.

- b) Sie **dürfen nicht die Wiederholung von Kontrollen vorsehen**, die bereits im Rahmen anderer Verfahren, in demselben Staat oder in einem anderen Mitgliedstaat, durchgeführt worden sind. Daraus folgt, dass nationale Stellen nicht berechtigt sind, technische Prüfungen zu verlangen, wenn solche Prüfungen bereits in einem anderen Mitgliedstaat vorgenommen worden sind und ihre Ergebnisse den Behörden zur Verfügung stehen oder ihnen auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden können. Eine nationale Stelle, bei der die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug oder die Anerkennung einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug beantragt wird, muss sich aktiv um die Beschaffung der entsprechenden Daten bemühen. Zu solch aktivem Verhalten ist gegebenenfalls auch die Stelle verpflichtet, die die ursprüngliche Betriebserlaubnis erteilt hat, und die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass die Zulassungsstellen zusammenarbeiten, um die Verfahren zu erleichtern, die den Zugang zum nationalen Markt des Einfuhrmitgliedstaats regeln ⁽¹⁾.
- c) Sie müssen leicht zugänglich sein und in angemessener Frist abgeschlossen werden können. Ein eventueller ablehnender Bescheid muss vor Gericht angefochten werden können. Das Verfahren muss in einer Maßnahme mit allgemeiner Geltung vorgesehen sein, die für die nationalen Stellen verbindlich ist. Außerdem ist ein nationales Genehmigungsverfahren dann nicht mit den Grundsätzen des freien Warenverkehrs vereinbar, wenn es mit seiner Dauer und seinen unverhältnismäßig hohen Kosten den Halter davon abschreckt, die Zulassung seines Fahrzeugs zu beantragen.

Die im Bestimmungsmitgliedstaat geltenden technischen Vorschriften erfordern nicht immer eine Veränderung des Fahrzeugs. Wenn das Fahrzeug bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen war, so haben die dort zuständigen Stellen befunden, dass es den dort geltenden technischen Vorschriften entspricht. Die Genehmigung eines Fahrzeugs, das bereits in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde, ob es dort zugelassen war oder nicht, kann im Bestimmungsmitgliedstaat deshalb nur versagt werden, wenn es eindeutig eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Gesundheit darstellt. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes müssen die Mitgliedstaaten bei der Ausübung ihres den Gesundheitsschutz betreffenden Ermessens den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten. Die von ihnen getroffenen Maßnahmen müssen auf das beschränkt sein, was zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung oder zur Erfüllung der zwingenden Erfordernisse, beispielsweise der Verkehrssicherheit, tatsächlich erforderlich ist, und sie müssen in einem angemessenen Verhältnis zu dem verfolgten Ziel stehen. Dieses Ziel darf nicht durch andere Maßnahmen zu erreichen sein, die den innergemeinschaftlichen Handel weniger beschränken ⁽²⁾. Da Artikel 30 EG-Vertrag, der Ausnahmen vom Grundsatz des freien Warenverkehrs zulässt, eng auszulegen ist ⁽³⁾, **müssen nationale Stellen, die sich auf ihn berufen, in jedem Einzelfall darlegen, dass ihre Maßnahme zum wirksamen Schutz der von Artikel 30 EG-Vertrag erfassten Interessen erforderlich ist** und insbesondere, dass die Genehmigung des infrage stehenden Kraftfahrzeugs eine tatsächliche Gefahr für die Gesundheit oder die Verkehrssicherheit darstellt.

Es kann nicht ernsthaft behauptet werden, dass ein Fahrzeug eine erhebliche Gefahr für Leben und Gesundheit oder für die Umwelt darstellt, nur weil es nach den Vorschriften eines anderen Mitgliedstaates genehmigt worden ist und möglicherweise (nicht immer) technische Merkmale aufweist, die von den Bestimmungen der entsprechenden Genehmigungsvorschriften des Bestimmungsmitgliedstaates abweichen.

In der Praxis ergibt sich daraus, dass die zuständige Behörde im Bestimmungsmitgliedstaat wie folgt vorgehen muss:

- a) Bei einem bereits in einem anderen Mitgliedstaat genehmigten und zugelassenen Kraftfahrzeug ist zunächst die Übereinstimmung der technischen Merkmale mit den technischen Vorschriften des Bestimmungsmitgliedstaats zu prüfen. Dabei sind aber nicht die aktuell geltenden Vorschriften heranzuziehen, sondern die Vorschriften, die im Bestimmungsmitgliedstaat zum Zeitpunkt der Genehmigung im Ursprungsmitgliedstaat gültig waren.
- b) Die von den zuständigen Stellen anderer Mitgliedstaaten und vom Hersteller ausgestellten Prüf- und Übereinstimmungsbescheinigungen müssen anerkannt werden ⁽⁴⁾. Zusätzliche Prüfungen dürfen nur verlangt werden, wenn sie erforderlich sind, um der Behörde Auskünfte zu geben, die den vorliegenden Bescheinigungen nicht zu entnehmen sind.
- c) Auf dieser Grundlage stellt die Behörde fest, in welchen Punkten das Fahrzeug nicht den technischen Vorschriften entspricht, die im Bestimmungsmitgliedstaat zum Zeitpunkt seiner erstmaligen Genehmigung in der EU gültig waren.

⁽¹⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 10. November 2005, Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Portugiesische Republik, Rechtssache C-432/03, Slg. 2005, I-09665.

⁽²⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 5. Februar 2004, Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Französische Republik, Rechtssache C-24/00, Slg. 2004, I-01277.

⁽³⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 5. Februar 2004, Strafverfahren gegen John Greenham und Léonard Abel, Rechtssache C-95/01, Slg. 2004, I-01333.

⁽⁴⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 16. Oktober 2003, Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Italienische Republik, Rechtssache C-455/01, Slg. 2003, I-12023.

- d) Erst dann kann die Behörde zur Erfüllung der vom Europäischen Gerichtshof anerkannten zwingenden Erfordernisse oder zum Schutz der in Artikel 30 EG-Vertrag erfassten Interessen nationale technische Vorschriften anwenden, wobei aber der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist. Es wird nachdrücklich darauf hingewiesen, dass ein Mitgliedstaat, der an das infrage stehende Kraftfahrzeug unverhältnismäßige technische Anforderungen stellt, das Gemeinschaftsrecht verletzt, das Vorrang vor dem nationalen Recht hat.

3.4. Technische Prüfung von Gebrauchtfahrzeugen

Die technische Prüfung soll im Interesse von Sicherheit und Gesundheitsschutz sicherstellen, dass sich **das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Zulassung in einwandfreiem technischem Zustand befindet**. Die Tatsache, dass das Fahrzeug seit der letzten technischen Prüfung schon einige Zeit am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen hat, kann eine erneute Prüfung vor der Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat rechtfertigen.

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ⁽¹⁾ können die Mitgliedstaaten **für Kraftfahrzeuge, die bereits zugelassen waren, eine technische Prüfung vor der Wiederzulassung** verlangen, sofern diese Prüfung für jedes gleichartige Fahrzeug bei einem Eigentümer- oder Halterwechsel vorgeschrieben ist, unabhängig davon, ob das Fahrzeug vorher in demselben oder einem anderen Mitgliedstaat zugelassen war. Das Verfahren der technischen Prüfung des Fahrzeugs vor seiner Zulassung **muss die gleichen Mindestanforderungen erfüllen wie das Verfahren zur Genehmigung seiner Bauartmerkmale**:

- a) Es muss auf **objektiven, nicht diskriminierenden und vorher bekannten Kriterien** beruhen, so dass dem Ermessen der nationalen Behörden Grenzen gesetzt werden, die seine willkürliche Ausübung verhindern.
- b) Bei der technischen Prüfung dürfen **keine Kontrollen erneut vorgenommen** werden, die bereits im Rahmen anderer Verfahren in demselben oder in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführt worden sind. Ist ein Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat einer technischen Prüfung unterzogen worden, so müssen die Mitgliedstaaten nach dem in Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 96/96/EG des Rates ⁽²⁾ niedergelegten Grundsatz der Gleichwertigkeit und der gegenseitigen Anerkennung die hierüber erteilte Bescheinigung anerkennen, sind aber nicht daran gehindert, zusätzliche Prüfungen für die Zulassung des Fahrzeugs im Inland vorzuschreiben, sofern die vorliegende Bescheinigung diese Prüfungen nicht bereits umfasst ⁽³⁾.
- c) Das Verfahren muss nach Auffassung der Kommission leicht zugänglich sein und in angemessener Frist abgeschlossen werden können. Eine Regelung, nach der die technische Prüfung eingeführter Kraftfahrzeuge nur von hierzu besonders bestimmten Prüfeinrichtungen vorgenommen werden kann, kann eine Behinderung des freien Warenverkehrs darstellen.

3.5. Zulassung des Fahrzeugs

Mit der Zulassung, über die eine Bescheinigung mit Identifizierung des Fahrzeugs ausgestellt wird, und der Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens gestattet der Mitgliedstaat die Teilnahme des Fahrzeugs am öffentlichen Straßenverkehr.

3.5.1. Erstzulassung eines Fahrzeugs

Für die Zulassung eines neuen Kraftfahrzeugs mit EG-Typgenehmigung, das in einem anderen Mitgliedstaat gekauft wurde, verlangt der Zulassungsmitgliedstaat neben den unter Code C ⁽⁴⁾ aufgeführten persönlichen Daten des Antragstellers die **EG-Übereinstimmungsbescheinigung** ⁽⁵⁾.

Für Fahrzeuge ohne EG-Typgenehmigung können die Mitgliedstaaten eine Bescheinigung der Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung mit nationaler Geltung verlangen (siehe Ziffer 3.3.2).

⁽¹⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 12. Juni 1986, Bernhard Schloh gegen Auto contrôle technique SPRL, Rechtssache 50/85, Slg. 1986, 01855, Nummern 14-16; Rechtssache C-451/99, Nummern 62-64.

⁽²⁾ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

⁽³⁾ C-451/99.

⁽⁴⁾ Entsprechend Anhang I und II der Richtlinie 1999/37/EG.

⁽⁵⁾ Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG.

Nach Ansicht der Kommission sind die Mitgliedstaaten berechtigt, anlässlich der Zulassung eines Fahrzeugs zu prüfen, ob die Mehrwertsteuer dafür ordnungsgemäß entrichtet wurde.

Wenn ein *Händler* ein Kraftfahrzeug an einen Käufer aus einem anderen Mitgliedstaat verkauft, muss er darüber eine Rechnung ausstellen. Für die Erhebung der Mehrwertsteuer sind zwei Fälle zu unterscheiden:

- a) Das Fahrzeug ist ein Neufahrzeug: Ein Neufahrzeug im Sinne der Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem ⁽¹⁾ (MwSt.-Richtlinie) ist ein Fahrzeug, das entweder innerhalb von 6 Monaten nach seiner erstmaligen Inbetriebnahme geliefert wird oder das nicht mehr als 6 000 km zurückgelegt hat. Die Mehrwertsteuer ist nach Artikel 2 der MwSt.-Richtlinie in dem Mitgliedstaat zu entrichten, in den das Fahrzeug verbracht wird. Nach Artikel 138 Absatz 2 Buchstabe a der MwSt.-Richtlinie sind Lieferungen neuer Fahrzeuge in dem Mitgliedstaat, in dem der Händler ansässig ist, von der Mehrwertsteuer befreit. Damit diese Steuerbefreiung gewährt wird, muss nachgewiesen werden, dass das Fahrzeug durch den Händler, den Käufer oder für ihre Rechnung an den Käufer und an einen Ort außerhalb des Ursprungsmitgliedstaates, aber innerhalb der Gemeinschaft versandt oder befördert wird.
- b) Das Fahrzeug ist kein Neufahrzeug: Kauft eine Privatperson ein Kraftfahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat und transportiert es selbst in seinen Wohnsitzmitgliedstaat (oder lässt es transportieren), so ist der im Ursprungsmitgliedstaat geltende Mehrwertsteuersatz zu zahlen (Ursprungslandprinzip). Hat ein Kraftfahrzeughändler ein Fahrzeug von einem Erstkäufer erworben, der nicht die im Einkaufspreis des Fahrzeugs enthaltene Mehrwertsteuer abgezogen hat, so greift die Sonderregelung für Gebrauchtgegenstände, die „Differenzbesteuerung“ nach Artikel 312 ff. der MwSt.-Richtlinie.

Verkauft eine *Privatperson* ein Kraftfahrzeug, so sind ebenfalls zwei Fälle zu unterscheiden:

- a) Das Fahrzeug ist ein Neufahrzeug (Definition siehe oben): Die Mehrwertsteuer ist nach Artikel 2 der MwSt.-Richtlinie in dem Mitgliedstaat zu entrichten, in den das Fahrzeug verbracht wird. Um Doppelbesteuerung zu vermeiden, hat der Verkäufer Anspruch auf Abzug oder Erstattung der im Einkaufspreis enthaltenen Mehrwertsteuer im Ursprungsmitgliedstaat bis zur Höhe des Betrags, den er als Mehrwertsteuer zu zahlen hätte, wenn er im Ursprungsmitgliedstaat steuerpflichtig wäre (Artikel 172 der MwSt.-Richtlinie).
- b) Das Fahrzeug ist kein Neufahrzeug: Die Transaktion fällt nicht unter die MwSt.-Richtlinie. Es wird keine Mehrwertsteuer erhoben.

Nach Ansicht der Kommission sind die nationalen Behörden auch berechtigt, die Zulassung eines Fahrzeugs vom **Nachweis einer Haftpflichtversicherung** abhängig zu machen.

3.5.2. *Wiederzulassung eines vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs*

Für die Wiederzulassung eines Fahrzeugs, das vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen war, können die Behörden des Zulassungsmitgliedstaates nur die Vorlage folgender Dokumente verlangen:

- a) **das Original oder eine Kopie der im Herkunftsmitgliedstaat ausgestellten nicht harmonisierten Zulassungsbescheinigung:** Für viele vor 2004 zugelassene Fahrzeuge wurde noch eine nicht harmonisierte Zulassungsbescheinigung ausgestellt. Nach dem Gemeinschaftsrecht besteht keine Pflicht, den Behörden des Bestimmungsmitgliedstaates das Original oder eine Kopie dieser Bescheinigung vorzulegen. Nach Auffassung der Kommission kann das Recht des Bestimmungsmitgliedstaates den Käufer aber verpflichten, vor der Wiederzulassung des Fahrzeugs eine Kopie dieser Bescheinigung vorzulegen, damit behördliche Kontrollen nicht wiederholt werden müssen und um den Diebstahl von und den illegalen Handel mit Kraftfahrzeugen zu erschweren;
- b) **die harmonisierte Zulassungsbescheinigung:** Die von einem Mitgliedstaat ausgestellte harmonisierte Zulassungsbescheinigung muss für die Zulassung des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat anerkannt werden ⁽²⁾. Wer ein Kraftfahrzeug mit harmonisierter Zulassungsbescheinigung kauft, bekommt auf jeden Fall Teil I der alten Zulassungsbescheinigung ausgehändigt und auch Teil II, wenn er ausgestellt wurde. Teil I und, falls vorhanden, Teil II der alten Zulassungsbescheinigung müssen der Zulassungsbehörde des Bestimmungsmitgliedstaates vorgelegt werden, damit diese die alte Zulassungsbescheinigung einziehen kann. Die Behörde muss die Behörde, die die alte Zulassungsbescheinigung ausgestellt hat, innerhalb von 2 Monaten von deren Einzug unterrichten. Sie muss die von ihr eingezogene Zulassungsbescheinigung innerhalb von 6 Monaten an die ausstellende Behörde zurückgeben, wenn diese das verlangt. Wurden

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 11.12.2006, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Entscheidung 2007/133/EG (AbL. L 57 vom 24.2.2007, S. 12).

⁽²⁾ Artikel 4 der Richtlinie 1999/37/EG.

Teil I und II der Zulassungsbescheinigung vom Herkunftsmitgliedstaat ausgestellt ⁽¹⁾ und fehlt Teil II, so können die Behörden des Mitgliedstaates, in dem die Zulassung beantragt wird, in Ausnahmefällen die Wiederzulassung vornehmen, allerdings erst, nachdem sie von den zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaates in schriftlicher oder elektronischer Form die Bestätigung erhalten haben, dass der Antragsteller berechtigt ist, das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zuzulassen ⁽²⁾;

- c) die EG-Übereinstimmungsbescheinigung oder die Übereinstimmungsbescheinigung mit nationaler Geltung:
- Die Behörden des Bestimmungsmitgliedstaates können für ein vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug die Vorlage der EG-Übereinstimmungsbescheinigung nicht verlangen, wenn der Herkunftsmitgliedstaat für das Fahrzeug eine Zulassungsbescheinigung ausgestellt hat, die dem in der Richtlinie 1999/37/EG wiedergegebenen Muster vollkommen entspricht. Nach Artikel 4 der Richtlinie muss ein Mitgliedstaat eine von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Zulassungsbescheinigung für die Wiederzulassung des Fahrzeugs anerkennen.
 - Die Behörden des Bestimmungsmitgliedstaates können aber für ein vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug die Vorlage der EG-Übereinstimmungsbescheinigung verlangen, wenn der Herkunftsmitgliedstaat für das Fahrzeug eine nicht harmonisierte Zulassungsbescheinigung ausgestellt hat, die nicht alle für die Wiederzulassung erforderlichen Angaben enthält.
 - Liegt für das Fahrzeug keine EG-Übereinstimmungsbescheinigung vor, können die nationalen Behörden eine Übereinstimmungsbescheinigung mit nationaler Geltung verlangen;
- d) Nachweis der Entrichtung der Mehrwertsteuer, falls das Fahrzeug neu im Sinne der MwSt.-Richtlinie ist (siehe Ziffer 3.5.1);
- e) Nachweis einer Haftpflichtversicherung;
- f) eine **Bescheinigung über die technische Prüfung**, wenn eine solche Prüfung vor der Wiederzulassung eines vorher in demselben oder einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs grundsätzlich vorgeschrieben ist.

4. VERBRINGUNG EINES KRAFTFAHRZEUGS IN EINEN ANDEREN MITGLIEDSTAAT

Ein Kraftfahrzeug kann selbstverständlich auf einem Transportfahrzeug in einen anderen Mitgliedstaat überführt werden. Viele Fahrzeuge fahren aber auf eigener Achse in den Bestimmungsmitgliedstaat.

In den meisten Mitgliedstaaten kann ein Kraftfahrzeug grundsätzlich nur mit amtlichem Kennzeichen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. In der Regel wird ein Fahrzeug mit einem Kennzeichen des Herkunftsmitgliedstaates oder des Bestimmungsmitgliedstaates gefahren.

Außerdem muss das Fahrzeug haftpflichtversichert sein ⁽³⁾, und es empfiehlt sich für den Halter, als Versicherungsnachweis die „Grüne Karte“ mitzuführen ⁽⁴⁾. Allerdings gilt nach Unterzeichnung des multilateralen Übereinkommens ⁽⁵⁾ durch alle Mitgliedstaaten (sowie Andorra, Kroatien, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz) das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs als Versicherungsnachweis. So können Kraftfahrzeuge mit einem Kennzeichen eines der Unterzeichnerstaaten in allen anderen Unterzeichnerstaaten freizügig verkehren, ohne beim Grenzübertritt auf das Bestehen einer Haftpflichtversicherung kontrolliert zu werden.

⁽¹⁾ Im Erwägungspunkt 7 der Richtlinie 1999/37/EG wird darauf hingewiesen, dass einige Mitgliedstaaten eine einteilige, andere eine zweiteilige Zulassungsbescheinigung verwenden, und argumentiert, dass „diese beiden Systeme ... weiterhin nebeneinander bestehen können [sollten]“. Folglich bestimmt Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie, dass die Bescheinigung entweder aus einem Teil im Sinne des Anhangs I oder aus zwei Teilen im Sinne der Anhänge I und II besteht. Der Verweis auf Teil II gilt nur in Mitgliedstaaten, die Zulassungsbescheinigungen in zwei Teilen (Teil I und II) ausstellen.

⁽²⁾ Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 1999/37/EG.

⁽³⁾ Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABL. L 103 vom 2.5.1972, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABL. L 149 vom 11.6.2005, S. 14).

⁽⁴⁾ Jeder Fahrzeughalter kann von dem Versicherer, bei dem sein Fahrzeug haftpflichtversichert ist, eine Grüne Karte erhalten. Das Grüne-Karte-System wurde 1953 unter der Schirmherrschaft der UN-Wirtschaftskommission für Europa eingeführt und wird vom Council of Bureaux verwaltet. Die Grüne Karte bescheinigt, dass für das Fahrzeug eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckung besteht, die den gesetzlichen Mindestanforderungen der bereisten Länder entspricht (Näheres hierzu unter <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Übereinkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums und anderen assoziierten Staaten, unterzeichnet am 30. Mai 2002; ein Verweis auf dieses Übereinkommen findet sich im Anhang der Entscheidung 2003/564/EG der Kommission vom 28. Juli 2003 zur Durchführung der Richtlinie 72/166/EWG des Rates in Bezug auf die Kontrolle der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABL. L 192 vom 31.7.2003, S. 23).

Es gibt zwei Möglichkeiten, ein Fahrzeug legal in einen anderen Mitgliedstaat zu überführen: mit einem Händlerkennzeichen oder einem Kurzzeitkennzeichen.

4.1. Kraftfahrzeug mit Händlerkennzeichen

In den meisten Mitgliedstaaten werden Händlerkennzeichen ausgegeben, die es Kfz-Händlern ermöglichen, Fahrzeuge kurzzeitig im öffentlichen Straßenverkehr zu bewegen, ohne sie in aller Form zulassen zu müssen. Händlerkennzeichen werden nur an Kfz-Hersteller, Kfz-Montagebetriebe und Kfz-Händler für die in ihrem Besitz befindlichen Fahrzeuge ausgegeben.

Die meisten Mitgliedstaaten stellen keine Händlerzulassungsbescheinigung im eigentlichen Sinne mit Identifizierung des Fahrzeugs aus. Sie verwenden in der Regel eine andere Bescheinigung, die als Nachweis der Beziehung zwischen dem Kennzeichen und dem Halter dient, oder verlangen vom Inhaber des Kennzeichens, ein Fahrtenbuch zu führen, in dem die Fahrten verzeichnet werden, bei denen das Kennzeichen verwendet wurde.

Artikel 35 Absatz 1 Buchstabe a des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr⁽¹⁾ bestimmt, dass die Vertragsparteien den Betrieb eines von einer anderen Vertragspartei zugelassenen Kraftfahrzeugs nicht verbieten dürfen, wenn sein Fahrer eine Zulassungsbescheinigung mit sich führt. Die Vertragsparteien müssen außerdem die von anderen Vertragsparteien nach den Bestimmungen des Übereinkommens ausgestellten Zulassungsbescheinigungen anerkennen. Das Übereinkommen enthält jedoch keine Bestimmung, die die Vertragsparteien verpflichtet oder es ihnen ermöglicht, die Benutzung von Fahrzeugen zu verbieten, die nicht dem Übereinkommen entsprechen.

Da innerhalb der Gemeinschaft freier Warenverkehr herrscht⁽²⁾, unterliegt der innergemeinschaftliche Verkehr mit Kraftfahrzeugen, die mit einem Händlerkennzeichen eines Mitgliedstaats versehen sind, dem EG-Vertrag⁽³⁾, insbesondere dessen Artikel 28. Eventuelle Einschränkungen des freien Verkehrs mit solchen Fahrzeugen müssen mit dem Schutz der von Artikel 30 EG-Vertrag erfassten Interessen oder mit der Erfüllung der vom Europäischen Gerichtshof anerkannten zwingenden Erfordernisse begründet werden.

Der Grundsatz, dass jeder Mitgliedstaat durch geeignete Maßnahmen sicherstellen muss, dass für die auf seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge eine Haftpflichtversicherung besteht, gilt auch für Fahrzeuge mit Händlerkennzeichen. Umfang und Höhe der Deckung und die Leistungsbedingungen werden auf der Grundlage dieser Maßnahmen festgesetzt. Die Mitgliedstaaten können allerdings Fahrzeuge mit Händlerkennzeichen von der Versicherungspflicht ausnehmen, wenn sie diese Kennzeichen in einer Liste verzeichnen, die sie den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission übermitteln. In diesem Fall sind die anderen Mitgliedstaaten berechtigt, vom Besitzer eines solchen Fahrzeugs eine gültige Grüne Karte oder den Abschluss eines entsprechenden Grenzversicherungsvertrags zu verlangen⁽⁴⁾. Mit der 5. Kfz-Versicherungsrichtlinie 2005/14/EG⁽⁵⁾ wurde jedoch eine Änderung an der Richtlinie 72/166/EWG vorgenommen. Danach sind Fahrzeuge, die wegen ihres Sonderkennzeichens von der Versicherungspflicht ausgenommen sind, wie nicht versicherte Fahrzeuge zu behandeln. Opfer von Unfällen, die durch solche Fahrzeuge verursacht worden sind, können Entschädigung von der dafür zuständigen Stelle des Landes fordern, in dem sich der Unfall ereignet hat. Die Entschädigungsstelle ihrerseits sollte einen Anspruch gegen den Garantiefonds des Landes haben, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat.

4.2. Kraftfahrzeug mit Kurzzeitkennzeichen

In vielen Mitgliedstaaten ist die Kurzzeitzulassung möglich. Mit ihr kann ein Kraftfahrzeug gefahren werden, bis es die endgültige Zulassung erhält oder den Zulassungsstaat verlässt. Die Kurzzeitzulassung erfolgt in der Regel im Herkunftsmitgliedstaat des Fahrzeugs. Nach Ansicht der Kommission ergibt sich aber aus dem Grundsatz des freien Warenverkehrs und der Richtlinie über Zulassungsdokumente, dass der Herkunftsmitgliedstaat auf seinem Hoheitsgebiet auch Kurzzeitkennzeichen und Zulassungsbescheinigungen des Bestimmungsmitgliedstaates anerkennen sollte.

⁽¹⁾ Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, 8. November 1968, in seiner aktuellen Fassung.

⁽²⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 23. Oktober 2003, Administration des douanes et droits indirects gegen Rioglass SA und Transremar SL, Rechtssache C-115/02, Slg. 2003, I-12705, Nummer 18.

⁽³⁾ Siehe hierzu das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 2. Oktober 2003, Strafverfahren gegen Marco Grilli, Rechtssache C-12/02, Slg. 2003, I-11585.

⁽⁴⁾ Artikel 4 Buchstabe b der Richtlinie 72/166/EWG.

⁽⁵⁾ Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b, von den Mitgliedstaaten bis spätestens 11. Juni 2007 umzusetzen.

Für die Kurzzeitzulassung eines Kraftfahrzeugs kann ein Mitgliedstaat

- **eine Kurzzeit-Zulassungsbescheinigung ausstellen, die sich nicht oder nur unwesentlich von dem in der Richtlinie 1999/37/EG wiedergegebenen Muster unterscheidet.** In diesem Fall sind andere Mitgliedstaaten ausdrücklich verpflichtet, die von einem Mitgliedstaat zur Identifizierung eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr ausgestellte Kurzzeit-Zulassungsbescheinigung anzuerkennen, wenn der Fahrer Teil I der Zulassungsbescheinigung nach Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie ⁽¹⁾ mit sich führt;
- oder eine **Kurzzeit-Zulassungsbescheinigung ausstellen, die sich deutlich von dem in der Richtlinie 1999/37/EG wiedergegebenen Muster unterscheiden kann.** Andere Mitgliedstaaten müssen eine solche Zulassungsbescheinigung nach Artikel 28 und 30 EG-Vertrag grundsätzlich anerkennen.

Die Freizügigkeit von Kraftfahrzeugen mit Kurzzeitzulassung kann nur behindert werden aus Gründen der Verkehrssicherheit (etwa wegen Fahruntüchtigkeit des Fahrers, Verstoß des Fahrers gegen die örtlich geltenden Verkehrsregeln oder Verkehrsunsicherheit des Fahrzeugs), bei hinreichendem Verdacht auf Fahrzeugdiebstahl oder bei begründetem Zweifel an der Gültigkeit der Zulassungsbescheinigung.

Außerdem wird den Fahrern empfohlen, eine Grüne Karte mitzuführen, die bescheinigt, dass für das Fahrzeug eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckung besteht, die den gesetzlichen Mindestanforderungen des jeweiligen Landes entspricht. Die Versicherung des Fahrzeugs für den Zeitraum von der Überführung bis zur endgültigen Zulassung im Bestimmungsmitgliedstaat muss bei einem Versicherer abgeschlossen sein, der im Herkunftsmitgliedstaat des Fahrzeugs zugelassen ist. Allerdings müssen die Mitgliedstaaten bis spätestens 11. Juni 2007 eine neue gemeinschaftsrechtliche Regelung ⁽²⁾ in nationales Recht umsetzen, nach der bei einem Fahrzeug, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen überführt wird, während eines Zeitraums von 30 Tagen nach Annahme der Lieferung durch den Käufer der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat anzusehen ist, in dem das Risiko belegen ist, selbst wenn das Fahrzeug im Bestimmungsmitgliedstaat nicht offiziell zugelassen wurde. Damit kann der Käufer das Fahrzeug in seinem Wohnsitzmitgliedstaat versichern, obwohl es noch ein ausländisches Kennzeichen trägt (Kurzzeitkennzeichen des Herkunftsmitgliedstaates). Für die Praxis bedeutet das, dass die Versicherung im Bestimmungsland abgeschlossen werden sollte. Sie kann von Versicherern angeboten werden, die entweder im Bestimmungsmitgliedstaat ansässig sind oder die in anderen Mitgliedstaaten ansässig und nach den Grundsätzen der Dienstleistungs- und Niederlassungsfreiheit im Bestimmungsmitgliedstaat tätig sind.

5. RECHTSBEHELFE

Jede Entscheidung nationaler Behörden, die Typgenehmigung oder die Zulassung eines Kraftfahrzeugs zu versagen, muss dem Betroffenen mitgeteilt werden. Zugleich muss ihm mitgeteilt werden, welche Rechtsbehelfe ihm zur Verfügung stehen, um gegen die Entscheidung Einspruch zu erheben, und innerhalb welcher Fristen sie eingelegt werden müssen ⁽³⁾.

Neben den förmlichen nationalen Rechtsbehelfen können Bürger und Unternehmen, die Schwierigkeiten haben, ein Kraftfahrzeug genehmigt oder zugelassen zu bekommen, die Dienste des SOLVIT-Netzwerks ⁽⁴⁾ in Anspruch nehmen. Die Dienste von SOLVIT sind kostenlos.

Es ist auch möglich, eine Beschwerde gegen einen Mitgliedstaat an die Europäische Kommission zu richten. Befindet die Kommission, dass ein Mitgliedstaat seine Pflichten aus dem EG-Vertrag verletzt hat, so kann sie gegen ihn nach Artikel 226 EG-Vertrag ein Vertragsverletzungsverfahren einleiten.

⁽¹⁾ Die Richtlinie 1999/37/EG gilt auch für Kurzzeit-Zulassungsbescheinigungen. Diese sind nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 4 der Richtlinie von den Mitgliedstaaten anzuerkennen.

⁽²⁾ Mit der Richtlinie 2005/14/EG wurde in die Richtlinie 90/232/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Abl. L 129 vom 19.5.1990, S. 33) ein neuer Artikel 4 a eingefügt.

⁽³⁾ Artikel 12 der Richtlinie 70/156/EWG.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>.