

STAATSRAT, VERWALTUNGSSTREITSACHENABTEILUNG

KAMMER VBIS

URTEIL

**Nr. 204.361 vom 27. Mai 2010
G/A. 111.227/Vbis-31**

In der Rechtssache : 1. **Privatgesellschaft mit beschränkter Haftung
TREUHANDGESELLSCHAFT LEINEN und Co,**

2. **GEHLEN** Manfred,

im Beistand von
Herrn Guido Zians, Frau Andrea Haas und
Herrn Rainer Palm, Rechtsanwälte,
in 4780 Sankt Vith,
Aachener straße 78,
die sie vertreten und bei denen Domizil erwählt wird

gegen :

den Belgischen Staat, vertreten durch

- den Außenminister
- den Minister für Transport und Mobilität
- den Verteidigungsminister
- den Finanzminister
- den Wirtschaftsminister

im Beistand von
Herrn François Libert, Rechtsanwalt,
in 1000 Brüssel,
Emile De Motlaan 19,
der ihn vertritt und bei dem Domizil erwählt wird.

--

I. Gegenstand der Klage

1. Die Klage, die am 8. Oktober 2001 erhoben worden ist, zielt darauf ab, den königlichen Erlass vom 20. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen, veröffentlicht im Belgischen Staatsblatt vom 8. August 2001 (deutsche Übersetzung im Belgischen Staatsblatt vom 28. Juni 2002), für nichtig zu erklären.

II. Verlauf des Verfahrens

2. Im Urteil Nr. 106.189 vom 30. April 2002 wurde die Aussetzungsantrag der Ausführung des angefochtenen Rechtsakts abgewiesen.

Im Urteil Nr. 162.600 vom 21. September 2006 wurde die Klage der damaligen ersten Klägerin abgewiesen und wird die Verhandlung wiedereröffnet.

Die klagenden Parteien haben einen Ergänzungsschriftsatz eingereicht. Die Gegenpartei hat einen Ergänzungsschriftsatz eingereicht.

Frau Wanda VOGEL, erster Auditor beim Staatsrat, hat einen Ergänzungsbericht erstattet.

Die klagenden Parteien haben einen letzten Schriftsatz eingereicht. Die Gegenpartei hat einen Ergänzungsschriftsatz eingereicht.

Die Parteien wurden vorgeladen, in der Sitzung vom 10. Juni 2009 um 14.30 Uhr zu erscheinen.

Herr Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Staatsrat, hat Bericht erstattet.

Herr Guido ZIANS, Rechtsanwalt, der für die klagenden Parteien erscheint, und Herr Axel KITTEL, loco François LIBERT, Rechtsanwalt, der für die Gegenpartei erscheint, wurden angehört.

Frau Wanda VOGEL, erster Auditor, hat ein mit diesem Urteil gleichlautendes Gutachten abgegeben.

Die in Titel VI, Kapitel II, der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat enthaltenen Bestimmungen über den Sprachengebrauch wurden angewandt.

III. Sachverhalt

3. Gemäß dem königlichen Erlass vom 31. Dezember 1953 zur Regelung der Kennzeichnung von Motorfahrzeugen und Anhängern muss jeder, der in Belgien seinen Wohnsitz hat und der ein Motorfahrzeug oder einen Anhänger in dem Verkehr auf öffentlichen Straßen benutzen will, vorab in dem in Artikel 2 dieses Erlasses erwähnten Fahrzeugverzeichnis eingetragen werden. Im Bericht an den König zum angefochtenen Erlass wird festgestellt, dass zahlreiche Ansässige in Belgien ein Fahrzeug steuern, das

ihnen von einem ausländischen Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wird, mit dem sie durch einen Arbeitsvertrag verbunden sind. In anderen Fällen bieten im Ausland ansässige Handelsketten ihrer belgischen Kundschaft die Möglichkeit, im Ausland zugelassene Fahrzeuge zu steuern und somit den belgischen Verkehrssteuern zu entgehen.

Der angefochtene Erlass zielt darauf ab, diesem Phänomen entgegenzuwirken, indem bestimmt wird, dass Fahrzeuge, die von Personen in den Verkehr gebracht werden, die ihren Wohnsitz in Belgien haben, außer in einer beschränkten Anzahl von in Artikel 3, § 2, des Erlasses erwähnten Fällen nicht im Ausland zugelassen werden dürfen. Es handelt sich um die Fälle, in denen (a) das Fahrzeug von einem ausländischen Vermieter für höchstens achtundvierzig Stunden zur Verfügung gestellt wird, (b) das Fahrzeug von einer natürlichen Person für die Ausübung ihres Berufs benutzt wird und im Ausland auf den Namen eines ausländischen Eigentümers zugelassen ist, mit dem diese Person durch einen Arbeitsvertrag verbunden ist, (c) das Personenfahrzeug von einem Beamten gesteuert wird, der in Belgien wohnhaft ist und für eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union gelegene internationale Einrichtung tätig ist und (d) der Eigentümer des Fahrzeugs als zeitweilig abwesend geltende Person betrachtet wird.

4. Die erste klagende Partei ist ein Unternehmen, das Fahrzeuge bei einem Leasingunternehmen luxemburgischen Rechts least und das aufgrund des angefochtenen Erlasses diese Fahrzeuge in Belgien eintragen lassen muss.

Der zweite Kläger ist Verwaltungsratsmitglied eines Leasingunternehmens luxemburgischen Rechts. Da er seinen Wohnsitz in Belgien hat, kann er aufgrund des angefochtenen Erlasses einen Firmenwagen, der in Belgien nicht zugelassen ist, nicht mehr benutzen.

IV. Zulässigkeit der Klage

5. In Ihrer Klageschrift erklären die klagenden Parteien, dass sie die Artikel 2, 3, 4, 5, 6, 10 und 16 des königlichen Erlasses vom 20. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen anfechten.

Artikel 2 des angefochtenen Erlasses bestimmt, dass ein Fahrzeug nur in Betrieb genommen werden darf, wenn es zugelassen ist und das bei der Zulassung

zugeteilte Nummernschild trägt. Zudem bestimmt dieser Artikel die Ausnahmen von der Zulassungsverpflichtung für bestimmte Kategorien von Fahrzeugen. Die vier angeführten Klagegründe enthalten jedoch keine Kritik dieser Bestimmung als solcher.

Artikel 3 des angefochtenen Erlasses bezieht sich auf die Personen, die ihr Fahrzeug zulassen lassen müssen, auch wenn diese Fahrzeuge bereits im Ausland zugelassen worden sind. Aus den von den klagenden Parteien angeführten Klagegründen kann geschlossen werden, dass ihre Beschwerden sich auf Artikel 3, § 1, sowie § 2, Nr. 1 und 2, beziehen und dass sie diese Beschwerden in ihrer Eigenschaft als Empfänger einer Dienstleistung anführen. Die klagenden Parteien befinden sich nicht in einer Situation, die unter eine der übrigen Hypothesen in Artikel 3 fällt, und weisen dies auch nicht nach.

Artikel 4 des angefochtenen Erlasses bezieht sich auf die Inbetriebnahme in Belgien von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen durch Personen, die ihren Wohnsitz im Ausland haben. Die vier angeführten Klagegründe enthalten keine Kritik dieser Bestimmung und die klagenden Parteien fallen nicht unter die Anwendungsbedingungen dieses Artikels, da sie ihren Wohnsitz in Belgien haben.

Artikel 5 des angefochtenen Erlasses bezieht sich auf die vorübergehende Zulassung eines Fahrzeugs und bestimmt u.a. die in diesem Fall anwendbaren Versicherungsverpflichtungen. Die Kläger können unter den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen und kritisieren in ihren Klagegründen die betreffende Bestimmung in Bezug auf die in Artikel 5, § 2, erwähnte Versicherungsverpflichtung.

Artikel 6 des angefochtenen Erlasses definiert das Fahrzeugverzeichnis und bestimmt die Zwecke der Verarbeitung der personenbezogenen Daten im Verzeichnis. Die klagenden Parteien kritisieren diese Bestimmung nicht in ihren Klagegründen und weisen ihr Interesse an dem Anfechten dieser Bestimmung auch nicht nach.

Artikel 10 des angefochtenen Erlasses bezieht sich auf den Zulassungsantrag. Die klagenden Parteien können unter den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen und kritisieren in ihren Klagegründen insbesondere Artikel 10, § 1, insofern keine Zulassung auf den Namen eines ausländischen Leasingunternehmens möglich ist, das nicht über eine Tochtergesellschaft in Belgien verfügt. Außerdem kritisieren sie Artikel 10, § 3, Absatz 2, insofern diese Bestimmung die Zuständigkeit der belgischen Behörde überschreitet.

Artikel 16 des angefochtenen Erlasses betrifft die Form und die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung. Diese Bestimmung macht keinen Unterschied zwischen Personen je nach ihrem Wohnort. Die Kritik der klagenden Parteien an dieser Bestimmung betrifft im Wesentlichen Artikel 3, § 1, Absatz 2, c).

Aus dem Obenstehenden folgt, dass die Klage nur zulässig ist, insofern sie gegen Artikel 3, § 1 und 2, Nr. 1 und 2, sowie gegen die Artikel 5, § 2, und 10, §1 und 3, Absatz 2, des angefochtenen Erlasses gerichtet ist.

V. Untersuchung der Klagegründe

A. Erster und zweiter Klagegrund

Standpunkt der Parteien

6. In einem ersten Klagegrund wird die Verletzung der Artikel 43 und folgenden und der Artikel 49 und folgenden des EG-Vertrags, der Artikel 10 und 11 der Verfassung geltend gemacht. Zudem werden eine Zuständigkeitsüberschreitung sowie eine Verletzung der allgemeinen Grundsätze der ordnungsgemäßen Verwaltung angeführt, darunter des Vernünftighkeits- und des Gesetzmäßigkeitsprinzips.

6.1. Die klagenden Parteien behaupten in einem ersten Teil, dass Miet- und Leasingverträge für Fahrzeuge in den Anwendungsbereich der Artikel 49 und folgenden des EG-Vertrags fallen würden und dass der angefochtene Erlass, was die Vermietungs- und Leasingunternehmen, die als Anbieter von Dienstleistungen fungieren, betreffe, in verschiedenen Punkten zu dem freien Dienstleistungsverkehr, den diese Vertragsbestimmungen gewährleisten, im Widerspruch stehe.

Erstens gehe aus dem angefochtenen Erlass hervor, dass eine in Belgien ansässige Person das Fahrzeug, das sie in den Verkehr bringen wolle, zuerst eintragen lassen müsse, auch wenn das Fahrzeug bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen worden sei. Dieses Erfordernis mache die grenzüberschreitende Dienstleistung hinsichtlich der Vermietung und der Verleasung weniger attraktiv, da für den Mieter oder Leasingnehmer eine zusätzliche Verwaltungslast entstehe, die belgischen Vermietungs- und Leasingunternehmen nicht auferlegt werde und die das ausländische Vermietungs- und Leasingunternehmen nicht anstelle des Mieters oder Leasingnehmers erfüllen könne, es sei denn, dass dieses ausländische Unternehmen

eine Tochtergesellschaft in Belgien eröffnen würde. Der angefochtene Erlass enthalte deshalb eine Diskriminierung der ausländischen Vermietungs- und Leasingunternehmen, die nicht als angemessen betrachtet werden könne, auch wenn sie sich aus zwingenden Gründen des Allgemeininteresses ergäbe.

Zweitens verweisen die klagenden Parteien auf die äußerst kurze Frist, über die eine in Belgien wohnende Person verfüge, um ein Fahrzeug in Belgien eintragen zu lassen. Dieses Element wird im zweiten Teil des Klagegrunds weiter präzisiert.

Drittens führe der angefochtene Erlass dazu, dass der in Belgien wohnende Benutzer eines ausländischen Miet- oder Leasingfahrzeugs eine Steuer entrichten müsse, die das im Ausland festgelegte Vermietungs- oder Leasingunternehmen nicht übernehmen könne und nicht von seinen Steuern abziehen könne.

Viertens müsse für die betreffenden Fahrzeuge eine belgische Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden, auch wenn die Fahrzeuge für kurze Zeit vermietet oder verleast würden. Aus den Europäischen Richtlinien bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gehe hervor, dass das Fahrzeug im Mitgliedstaat versichert sein müsse, in dem es zugelassen worden sei. Daraus ergebe sich, dass für die betreffenden Fahrzeuge bereits eine Versicherung abgeschlossen worden sei, wenn sie nicht in Belgien zugelassen würden, nämlich im Mitgliedstaat, in dem das Vermietungs- oder Leasingunternehmen niedergelassen sei. Es gebe also keinen zwingenden Grund des Allgemeininteresses, um in einem solchen Fall die Zulassung zusammen mit der Versicherungspflicht in Belgien aufzuerlegen.

Fünftens würden die Verwaltungslasten und -kosten, die für die im Ausland niedergelassenen Vermietungs- und Leasingunternehmen mit der Zulassung der betreffenden Fahrzeuge in Belgien verbunden seien, eine erhebliche Ausgabe, die sie auf die Kunden überwälzen müssten, und deshalb auch einen erheblichen Konkurrenznachteil bedeuten würden.

6.2. In einem zweiten Teil des Klagegrunds erklären die klagenden Parteien, dass der angefochtene Erlass hinsichtlich des belgischen Mieters oder Leasingnehmers ebenfalls in verschiedenen Punkten zu dem freien Dienstleistungsverkehr im Widerspruch stehe.

Die klagenden Parteien kritisieren außerdem die äußerst kurze Frist (48 Stunden), in der ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug von einer in Belgien wohnenden Person benutzt werden könne, ohne dass eine Zulassung in Belgien

erforderlich sei. Diese Frist gelte nicht für eine Person, die sich im Ausland aufhalte, und bilde eine offensichtlich unangemessene Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs.

6.3. In einem dritten Teil des Klagegrunds führen die klagenden Parteien an, dass der angefochtene Erlass eine Verletzung der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs enthalte, was den Selbständigen betreffe, der im Ausland berufstätig sei und dort ein Fahrzeug gekauft habe, der bei einem ausländischen Unternehmen ein Fahrzeug miete oder lease, oder der von einem ausländischen Unternehmen ein Fahrzeug als diesem Unternehmen gehörenden Firmenwagen zur Verfügung bekomme. In allen diesen Fällen sei dieser Selbständige Gegenstand einer Diskriminierung aufgrund seines Wohnsitzes, da er das betreffende Fahrzeug in Belgien eintragen lassen müsse, wenn er da seinen Wohnsitz habe, was zu einem Verstoß gegen die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr führe.

6.4. In einem vierten Teil des Klagegrundes erklären die klagenden Parteien, dass der angefochtene Erlass dazu führe, dass die zuständigen Behörden in einem anderen Mitgliedstaat nicht automatisch über eine Zulassung in Belgien eines Fahrzeuges, das früher in diesem Mitgliedstaat zugelassen worden sei, informiert würden, und dass die belgische Behörde ihre Zuständigkeit überschreite, indem sie eine Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat zurücknehme.

7. Die klagenden Parteien leiten einen zweiten Klagegrund aus der Verletzung der Artikel 10 und 11 der Verfassung ab.

Sie bringen vor, dass die Ausnahme von der Zulassungspflicht, die der angefochtene Erlass für Arbeitnehmer vorsehe, die im Ausland beschäftigt würden, nicht für die Selbständigen gelte, die im Ausland erwerbstätig seien, was zu einer Diskriminierung zwischen diesen Arbeitnehmern einerseits und den Selbständigen, darunter den Verwaltungsratsmitgliedern von Unternehmen, andererseits, führe.

Außerdem erklären die klagenden Parteien, dass der angefochtene Erlass eine Diskriminierung der ausländischen Unternehmen enthalte, die Personen, die sich nicht in einem untergeordneten Arbeitsverhältnis befänden und die sich in Belgien aufhalten würden, ein Fahrzeug, dessen Eigentümer sie seien, als Firmenwagen zur Verfügung stellen würden. Die betreffenden Fahrzeuge müssten nämlich in Belgien zugelassen werden. Auch eine Zurverfügungstellung eines Mietfahrzeuges sei nicht

möglich. Es handele sich deshalb um eine Diskriminierung der belgischen Unternehmen in vergleichbaren Situationen.

Schließlich schaffe der angefochtene Erlass auch eine Diskriminierung zwischen belgischen und ausländischen Leasingunternehmen, da Letztere durch den angefochtenen Erlass benachteiligt würden, wie auch bereits im ersten Klagegrund festgestellt worden sei.

8. Die Gegenpartei weist darauf hin, dass die Zulassung eine wesentliche Bedingung sei für die schnelle Identifizierung der Verkehrssünder und für das Durchsetzen der Einhaltung der gesetzlichen und über ganz Europa geltenden Versicherungspflicht im Bereich der Haftpflicht. Ferner sei die Zulassung auch notwendig für die Einziehung der Verkehrssteuer, die die EU-Mitgliedstaaten erheben können, und die diesbezügliche Kontrolle. Auch aus dem internationalen Übereinkommen bezüglich des Straßenverkehrs, geschlossen zu Wien am 8. November 1968, und aus der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge könne geschlossen werden, dass die von den klagenden Parteien angeführten Verletzungen des europäischen Rechts jeder Grundlage entbehren würden.

In Bezug auf die angeführten Verletzungen des Gleichheitsprinzips, behauptet die Gegenpartei, dass die durch den angefochtenen Erlass erstrebte Zielsetzung rechtmäßig sei und die Maßnahmen verhältnismäßig seien.

Beurteilung

9. Artikel 3, § 1, des angefochtenen Erlasses enthält die prinzipielle Verpflichtung für natürliche oder juristische Personen, die sich in Belgien aufhalten, das Fahrzeug, das sie in Belgien in den Verkehr bringen wollen, in das in Artikel 6 erwähnte Fahrzeugverzeichnis eintragen zu lassen, auch wenn das Fahrzeug bereits im Ausland zugelassen worden ist.

Da die Eintragung von Fahrzeugen in ein Verzeichnis eine natürliche Folge ist der Zuständigkeit jedes Mitgliedstaates der Europäischen Union, Steuern auf den Gebrauch von Fahrzeugen zu erheben, und da diese Steuern nicht angeglichen sind, sind die Mitgliedstaaten bei der Ausübung ihrer Steuerhoheit frei, sofern sie dabei das Gemeinschaftsrecht beachten. Diese Steuerzuständigkeit erstreckt sich auf die

Fahrzeuge, die vermietet, verleast oder von einem Unternehmen, das in einem anderen Mitgliedstaat ansässig ist, zur Verfügung gestellt werden, wenn diese Fahrzeuge tatsächlich auf den Straßen des steuererhebenden Mitgliedstaats benutzt werden (EuGH, 21. März 2002, Cura Anlagen GmbH, c-451/99, §§ 40-42).

Insofern die beiden Klagegründe gegen Artikel 3, § 1, des angefochtenen Erlasses gerichtet sind, ergibt sich aus dem Obenstehenden, dass die Verpflichtung, Fahrzeuge eintragen zu lassen, als solche nicht zu den im ersten Klagegrund angeführten Vertragsbestimmungen im Widerspruch ist. Die von den klagenden Parteien im zweiten Klagegrund kritisierten unterschiedlichen Behandlungen finden ihre Grundlage nicht in dieser Bestimmung des angefochtenen Erlasses, sondern in den Ausnahmebestimmungen, auf die nachstehend eingegangen wird.

Im Gegensatz zu dem, was die klagenden Parteien behaupten, bestimmt Artikel 3, § 1, Absatz 2, c), nicht, dass der Eigentümer des zuzulassenden Fahrzeugs eine Niederlassung in Belgien haben muss. Diese Bestimmung bestimmt nur, aufgrund welcher Anknüpfungskriterien ein in Belgien wohnender Benutzer ein Fahrzeug in Belgien eintragen lassen muss. Die erstgenannte Verpflichtung ergibt sich aus der Kombination der Artikel 9, Nr. 4, und 10, § 1, und wird nachstehend behandelt (Punkt 13).

10. Artikel 3, § 2, Nr. 1, des angefochtenen Erlasses bestimmt, dass ein Fahrzeug von einem ausländischen Vermieter einer natürlichen oder juristischen Person, die in den Bevölkerungsregistern einer belgischen Gemeinde oder in einem belgischen Handelsregister eingetragen worden ist, für höchstens 48 Stunden zur Verfügung gestellt werden kann, ohne dass eine Zulassung in Belgien erforderlich ist. Die Frist von 48 Stunden erschwert die Dienstleistungsfreiheit für den betreffenden Vermieter und die betreffenden Mieter auf unverhältnismäßige Weise, da sie innerhalb einer sehr kurzen Frist das betreffende Fahrzeug in Belgien eintragen lassen müssen und eine Vermietung für eine Frist von mehr als 48 Stunden dadurch auf unverhältnismäßige Weise beeinträchtigt wird (EuGH, 21. März 2002, Cura Anlagen GmbH, c-451/99, §§ 44-47).

Die Tatsache, dass diese Frist durch den späteren abändernden königlichen Erlass vom 23. Februar 2005 bis zu sechs Monaten verlängert wurde, ist in diesem Fall nicht relevant, da die Übereinstimmung des angefochtenen Erlasses mit den in den

beiden Klagegründen angeführten Rechtsnormen zu dem Zeitpunkt der ursprünglichen Verabschiedung des Erlasses beurteilt werden muss.

Der erste und der zweite Klagegrund sind begründet, insofern sie sich auf Artikel 3, §2, Nr. 1, des angefochtenen Erlasses beziehen.

11. Artikel 3, § 2, Nr. 2, des angefochtenen Erlasses bestimmt, dass ein Fahrzeug, das im Ausland auf den Namen eines ausländischen Eigentümers zugelassen worden ist, einer natürlichen Person zur Verfügung gestellt werden kann, die mit dem Eigentümer durch einen Arbeitsvertrag verbunden ist, ohne dass eine Zulassung in Belgien erforderlich ist. Die betreffende Person muss das Fahrzeug für die Ausübung ihres Berufs benutzen.

11.1. Insofern diese Bestimmung vorschreibt, dass das Fahrzeug Eigentum des Arbeitgebers sein muss, der es zur Verfügung stellt, schließt sie die Möglichkeit aus, dass der Arbeitgeber dieses Fahrzeug bei einem Dritteigentümer mietet oder least. Dadurch wird es für ausländische Vermietungs- oder Leasingunternehmen unmöglich, ihre Dienstleistungen einem ausländischen Arbeitgeber anzubieten, was die Arbeitnehmer betrifft, die in Belgien wohnen und das zu ihrer Verfügung gestellte Fahrzeug in Belgien benutzen, ohne das Fahrzeug in Belgien eintragen zu lassen. Diese Beschränkung bildet eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Dienstleistungsfreiheit für ausländische Vermietungs- oder Leasingunternehmen.

11.2. Insofern die erwähnte Bestimmung vorschreibt, dass das Fahrzeug von dem Arbeitnehmer nur für die Ausübung seines Berufs benutzt werden kann, beeinträchtigt sie das Abschließen eines Arbeitsvertrags mit einem ausländischen Arbeitgeber, da ein belgischer Arbeitgeber unter den gleichen Umständen ein Fahrzeug, sowohl für die Ausübung des Berufs als für Privatnutzung zur Verfügung stellen kann. Ein ausländischer Arbeitgeber kann das Fahrzeug nicht zur Verfügung für Privatnutzung stellen, wenn es in Belgien nicht zugelassen ist, was eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer enthält.

11.3. Insofern die erwähnte Bestimmung das Bestehen eines Arbeitsvertrags vorschreibt, schließt sie die Selbständigen aus, die als Gegenleistung für die Dienste, die sie für einen Auftraggeber im Ausland leisten, über ein Fahrzeug unter denselben Bedingungen wie ein Arbeitnehmer verfügen möchten. Die Tatsache, dass sie dieses Fahrzeug nur zur Verfügung gestellt bekommen können, wenn das Fahrzeug in

Belgien zugelassen wird, bildet eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Dienstleistungsfreiheit für diese Selbständigen.

11.4. Der erste und der zweite Klagegrund sind begründet, insofern sie sich auf Artikel 3, § 2, Nr. 2, des angefochtenen Erlasses beziehen.

12. Artikel 5, § 2, des angefochtenen Erlasses bestimmt, dass das Fahrzeug, das in Belgien gemäß Paragraph 1 vorübergehend zugelassen wird, durch eine gemäß den diesbezüglichen Gesetzesbestimmungen abgeschlossenen Haftpflichtversicherung gedeckt werden muss. Aus der erwähnten Bestimmung ergibt sich jedoch nicht, dass eine solche Versicherung bei einem in Belgien niedergelassenen Versicherungsunternehmen abgeschlossen werden muss. Eine solche Einschränkung kann auch nicht aus Artikel 10, § 2, des angefochtenen Erlasses abgeleitet werden, der sich u.a. auf die Angaben bezüglich der Versicherung bezieht, die bei der Zulassung des Fahrzeugs mitgeteilt werden müssen. Insofern die klagenden Parteien von einer Versicherungspflicht bei einem in Belgien niedergelassenen Versicherungsunternehmen ausgehen, beruht ihre Argumentation auf einer unrichtigen Auslegung der angefochtenen Bestimmung.

Die klagenden Parteien scheinen sich jedoch auf eine a contrario-Auslegung der erwähnten Bestimmung zu stützen, aus der sie ableiten, dass für die Fahrzeuge, die von ausländischen Vermietungs- und Leasingunternehmen in Belgien vermietet oder verleast oder von in Belgien wohnenden Verwaltungsratsmitgliedern eines ausländischen Unternehmens benutzt werden, eine belgische Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden müsste. Der Staatsrat sieht nicht ein, aus welcher Bestimmung des angefochtenen Erlasses eine solche Verpflichtung sich ergeben würde. Die Argumentation der klagenden Parteien kann in diesem Fall deshalb auch nicht angenommen werden.

13. Artikel 10, § 1, des angefochtenen Erlasses schreibt vor, dass der Antrag auf Zulassung vom Eigentümer oder Benutzer des Fahrzeugs eingereicht wird. Der Kombination dieser Bestimmung mit Artikel 9, Nr. 4, des angefochtenen Erlasses lässt sich entnehmen, dass, wenn die Zulassung von einer juristischen Person beantragt wird, Letztere über eine Niederlassung in Belgien verfügen muss, ungeachtet, ob sie Eigentümerin oder Benutzerin des betreffenden Fahrzeugs ist. Ein ausländisches

Unternehmen, das einem Benutzer in Belgien ein Fahrzeug zur Verfügung stellen will, muss also, wenn es anstelle dieses Benutzers die Zulassungspflicht wahrnehmen will, eine Niederlassung in Belgien haben. Dieses Erfordernis enthält eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Dienstleistungsfreiheit für dieses Unternehmen.

Der erste und der zweite Klagegrund sind begründet, insofern sie sich auf Artikel 10, § 1, des angefochtenen Erlasses beziehen.

14. Artikel 10, § 3, Absatz 2, des angefochtenen Erlasses sieht vor, dass die belgische Behörde, die für die Zulassung eines Fahrzeuges zuständig ist, die Dokumente bezüglich einer vorher bestehenden ausländischen Zulassung zurückbehält und die zuständige ausländische Behörde davon informiert. Diese ausländische Behörde kann innerhalb von sechs Monaten erfordern, dass die zurückbehaltenen Dokumente ihr übermittelt werden.

Da die Zulassungen der Personenkraftfahrzeuge und die damit zusammenhängende Verkehrssteuer keinen spezifischen europäischen Rechtsnormen unterliegen und nicht angeglichen sind, bestimmen die Mitgliedstaaten frei, aufgrund welcher Kriterien sie ein Fahrzeug der Zulassung unterziehen und welche verwaltungsmäßige Formalitäten erledigt werden müssen, solange sie dabei das Gemeinschaftsrecht beachten. Die bloße Tatsache, dass bei der Zulassung eines Fahrzeugs in Belgien ein eventueller ausländischer Zulassungsschein vorgelegt werden muss und dass er durch die belgische Behörde während einer Frist von sechs Monaten geführt wird, während deren die ausländische Behörde, die davon informiert wird, diesen Zulassungsschein beantragen kann, enthält keine Zuständigkeitsüberschreitung. Übrigens versäumen die klagenden Parteien, anzugeben, welche Regeln des Gemeinschaftsrechts durch diese Bestimmung verletzt würden.

B. Dritter Klagegrund

Darstellung des Klagegrunds

15. Ein dritter Klagegrund wird aus der Verletzung der völkerrechtlichen Bestimmungen bezüglich der Zulassung von Personenkraftwagen - insbesondere das

Internationale Übereinkommen über den Straßenverkehr, geschlossen in Wien am 8. November 1968 - abgeleitet.

Die klagenden Parteien bemerken, dass Fahrzeuge, die von einem ausländischen Unternehmen vermietet oder verleast würden, unter den Anwendungsbereich dieses Übereinkommens fallen würden, genau wie die Fahrzeuge, die von einem ausländischen Unternehmen einem Verwaltungsratsmitglied zur Verfügung gestellt würden. Erst wenn das betreffende Fahrzeug länger als ein Jahr ohne bedeutende Unterbrechung auf dem belgischen Gebiet benutzt werde, gehöre es nicht mehr zum "internationalen Straßenverkehr". Was die o.a. Fälle betreffe, bedeute dies, dass die Zulassung erst nach einem Jahr in Belgien auferlegt werden könne.

Beurteilung

16. Aus der Darstellung dieses Klagegrunds ergibt sich, dass die klagenden Parteien die Vereinbarkeit des angefochtenen Erlasses mit dem angeführten internationalen Übereinkommen kritisieren, insofern es die Zulassungspflicht für Fahrzeuge vorschreibt, die im Ausland zugelassen worden sind, die einer ausländischen natürlichen oder juristischen Person gehören und die Personen, die sich in Belgien aufhalten, zur Verfügung gestellt werden, sei es im Rahmen eines Miet- oder Leasingvertrags, sei es für einen Arbeitnehmer, Selbständigen oder Verwaltungsratsmitglied, der bzw. das für die ausländische natürliche oder juristische Person berufstätig ist. Der erste und der zweite Klagegrund wurden bereits für begründet erklärt, was die Bestimmungen des angefochtenen Erlasses, die mit diesen Situationen übereinstimmen, betrifft, sodass die eventuelle Begründetheit des dritten Klagegrunds nicht zu einer weiterreichenden Nichtigklärung führen kann.

Was die übrigen Bestimmungen des angefochtenen Erlasses betrifft, für die die Klage als zulässig betrachtet werden kann (siehe Nr. 5), kann die Tatsache, dass dieser Klagegrund für begründet erachtet wird, nicht zu der Nichtigklärung führen, da die anderen Bestimmungen sich nicht auf die Pflichtzulassung des Fahrzeugs als solche beziehen.

Der dritte Klagegrund kann deshalb nicht zu einer weiterreichenden Nichtigklärung führen als der erste und der zweite Klagegrund.

C. Vierter Klagegrund

Darstellung des Klagegrunds

17. In einem vierten Klagegrund führen die klagenden Parteien an, dass die in Artikel 3, § 2, Nr. 2, des angefochtenen Erlasses enthaltene Übertragung einer Verordnungsbefugnis an die MWSt-Verwaltung und an den Finanzminister unzulässig sei. Die Übertragung an die MWSt-Verwaltung betrifft die Bescheinigung, der zufolge der betreffende Ausnahmefall eingetreten ist; die Übertragung an den Finanzminister beziehe sich auf die ausführlichen Bedingungen für die Benutzung des betreffenden Fahrzeugs. Der angefochtene Erlass hätte diese Angelegenheiten selber regeln müssen : es stehe ihm nicht zu, sie ohne gesetzliche Ermächtigung an die betreffenden Behörden zu übertragen.

Beurteilung

18. Die von den klagenden Parteien kritisierte Übertragung an die MWSt-Verwaltung bezieht sich auf eine Bescheinigung, die für jedes einzelne Fahrzeug erfolgen muss. Es handelt sich deshalb nicht um eine Übertragung der normativen Zuständigkeit, sondern um einen Auftrag, für jeden individuellen Fall getrennt eine Bescheinigung abzugeben, aus der sich ergeben muss, ob die in der betreffenden Bestimmung des angefochtenen Erlasses erwähnten Bedingungen erfüllt sind.

Die von den klagenden Parteien kritisierte Übertragung der normativen Zuständigkeit an den Finanzminister, die ausführlichen Bedingungen für den Gebrauch des betreffenden Fahrzeugs festzustellen bezieht sich auf nebensächliche Detailmaßnahmen. Im Gegensatz zu dem, was die klagenden Parteien behaupten, kann der König die Regelung solcher Angelegenheiten an den Minister übertragen.

Der vierte Klagegrund ist nicht begründet.

ENTSCHEIDUNG :

1. Der Staatsrat erklärt den Artikel 3, § 2, Nr. 1 und 2, und den Artikel 10, § 1, des königlichen Erlasses vom 20. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen für nichtig.
2. Die auf 694,12 Euro festgelegten Gerichtskosten werden der Gegenpartei auferlegt.
3. Dieses Urteil wird auszugsweise in dem Belgischen Staatsblatt in derselben Form wie der Erlass veröffentlicht werden, dessen Durchführung teilweise für nichtig erklärt wird.

Dieses Urteil wird in Brüssel in öffentlicher Sitzung vom siebenundzwanzigsten Mai zweitausendzehn, durch den Staatsrat, Kammer Vbis, verkündet. Diese Kammer ist wie folgt zusammengesetzt :

Michel Hanotiau,	Kammervorsitzender,
Yves KREINS,	Kammervorsitzender,
Jeroen VAN NIEUWENHOVE,	Staatsrat,
Vanessa WIAME,	Kanzler

Der Kanzler

Der Vorsitzende

Vanessa WIAME

Michel HANOTIAU