

|

61999J0451

Urteil des Gerichtshofes (Fünfte Kammer) vom 21. März 2002. - Cura Anlagen GmbH gegen Auto Service Leasing GmbH (ASL). - Ersuchen um Vorabentscheidung: Handelsgericht Wien - Österreich. - Leasing von Personenkraftwagen - Verbot, nach Ablauf einer bestimmten Frist ein Fahrzeug in einem Mitgliedstaat zu benutzen, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist - Verpflichtung zur Zulassung und zur Zahlung einer Normverbrauchsabgabe im Mitgliedstaat des Gebrauchs - Pflicht zur Versicherung bei einem im Mitgliedstaat des Gebrauchs hierzu berechtigten Versicherer - Verpflichtung zu einer technischen Untersuchung - Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs - Rechtfertigungsgründe. - Rechtssache C-451/99.

Sammlung der Rechtsprechung 2002 Seite I-03193

Leitsätze

Parteien

Entscheidungsgründe

Kostenentscheidung

Tenor

Schlüsselwörter

1. Freier Dienstleistungsverkehr - Bestimmungen des Vertrages - Geltungsbereich - Leasing - Einbeziehung

(Artikel 50 EG)

2. Freier Dienstleistungsverkehr - Beschränkungen - Verpflichtung, die Zulassung von Fahrzeugen im Mitgliedstaat des Gebrauchs zu erwirken, die von einem in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen geleast worden sind - Rechtfertigung - Steuerhoheit der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugsteuer - Bedingungen im Zusammenhang mit der Zulassungsfrist, dem Sitz oder der Niederlassung des Leasingunternehmens, der Versicherung, der technischen Untersuchung und der Entrichtung einer Normverbrauchsabgabe - Unzulässigkeit - Kriterien

(Artikel 49 EG bis 55 EG)

Leitsätze

1. Das Leasing stellt eine Dienstleistung im Sinne des Artikels 50 EG dar. Es handelt sich nämlich um eine wirtschaftliche Leistung gegen Entgelt. An dieser Qualifizierung ändert auch nichts, dass diese Tätigkeit die Überlassung der Ware durch den Leasinggeber an den Leasingnehmer

einschließt, da die Lieferung sich nicht so sehr auf die Ware selbst als auf deren Überlassung zum Gebrauch durch den Leasingnehmer bezieht, denn die Ware bleibt Eigentum des Leasinggebers.

(vgl. Randnr. 18)

2. Wenn ein Kraftfahrzeug bei einem in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen geleast und tatsächlich auf den Straßen eines anderen Mitgliedstaats benutzt wird, kann der letztgenannte Staat vorschreiben, dass dieses Fahrzeug im Inland zum Verkehr zugelassen sein muss, da die Zulassung die natürliche Folge der Steuerhoheit ist, die die Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugsteuer unter Beachtung des Gemeinschaftsrechts frei ausüben können. Die Bestimmungen des EG-Vertrags über die Dienstleistungsfreiheit (Artikel 49 EG bis 55 EG) stehen jedoch den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats entgegen, die in einem solchen Fall für die Zulassung einen oder mehrere der folgenden Punkte vorschreiben:

- eine so kurze Zulassungsfrist, dass die Einhaltung der auferlegten Verpflichtungen angesichts der zu erfüllenden Formalitäten unmöglich gemacht oder übermäßig erschwert wird;

- die Pflicht des Inhabers der Kraftfahrzeugzulassung, im Mitgliedstaat des Gebrauchs einen Sitz oder eine Niederlassung zu haben, so dass das Leasingunternehmen gezwungen ist, entweder in diesem Mitgliedstaat eine Hauptniederlassung zu haben oder in die Zulassung des Fahrzeugs auf den Namen des Leasingnehmers und in die sich daraus ergebende Beschränkung seiner Rechte an dem Fahrzeug einzuwilligen;

- die Pflicht zur Versicherung des Kraftfahrzeugs bei einem im Mitgliedstaat des Gebrauchs hierzu berechtigten Versicherer, sofern dies bedeutet, dass der Versicherer in diesem Mitgliedstaat als Herkunftsstaat im Sinne der Richtlinien über die Schadenversicherung seine Hauptniederlassung haben und dort über eine behördliche Zulassung" verfügen muss;

- die Pflicht, das Fahrzeug einer technischen Untersuchung zu unterziehen, wenn es in dem Mitgliedstaat der Niederlassung des Leasingunternehmens bereits einer technischen Untersuchung unterzogen worden ist, es sei denn, diese Pflicht dient der Feststellung, ob das Fahrzeug den Anforderungen genügt, die an im Mitgliedstaat des Gebrauchs zugelassene Fahrzeuge gestellt werden und bei der Untersuchung im erstgenannten Staat nicht kontrolliert worden sind, bzw., ob der Zustand des Fahrzeugs sich seit seiner Untersuchung im erstgenannten Staat, wenn es zwischenzeitlich auf öffentlichen Straßen benutzt worden ist, nicht verschlechtert hat, sofern die gleiche Untersuchung auch vorgeschrieben ist, wenn ein im Staat des Gebrauchs früher untersuchtes Fahrzeug zur Zulassung in diesem Staat angemeldet wird;

- die Pflicht, im Mitgliedstaat des Gebrauchs eine Verbrauchsabgabe zu entrichten, deren Höhe nicht proportional zur Dauer der Zulassung des Fahrzeugs in diesem Staat ist.

(vgl. Randnrn. 40-42, 46, 71 und Tenor)

Parteien

In der Rechtssache C-451/99

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG vom Handelsgericht Wien (Österreich) in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

Cura Anlagen GmbH

gegen

Auto Service Leasing GmbH (ASL)

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Artikel 49 EG bis 55 EG sowie des Artikels 28 EG

erlässt

DER GERICHTSHOF

(Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten der Vierten Kammer S. von Bahr in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Fünften Kammer sowie der Richter D. A. O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet (Berichterstatter) und C. W. A. Timmermans,

Generalanwalt: F. G. Jacobs

Kanzler: H. von Holstein, Hilfskanzler

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- der Auto Service Leasing GmbH (ASL), vertreten durch Rechtsanwalt H. Asenbauer,*
- der österreichischen Regierung, vertreten durch A. Längle als Bevollmächtigten,*
- der belgischen Regierung, vertreten durch A. Snoecx als Bevollmächtigte,*
- der dänischen Regierung, vertreten durch J. Molde als Bevollmächtigten,*
- der finnischen Regierung, vertreten durch T. Pynnä als Bevollmächtigte,*
- der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch M. Patakia als Bevollmächtigte, Beistand: Rechtsanwalt B. Wägenbaur,*

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Auto Service Leasing GmbH (ASL), vertreten durch Rechtsanwalt H. Asenbauer, der belgischen Regierung, vertreten durch F. van de Craen als Bevollmächtigten, und der Kommission, vertreten durch M. Patakia im Beistand von Rechtsanwalt B. Wägenbaur, in der Sitzung vom 21. Juni 2001,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 25. September 2001,

folgendes

Urteil

Entscheidungsgründe

1 Das Handelsgericht Wien hat mit Beschluss vom 10. November 1999, beim Gerichtshof eingegangen am 26. November 1999, gemäß Artikel 234 EG eine Frage nach der Auslegung der Artikel 49 EG bis 55 EG sowie des Artikels 28 EG zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Frage stellt sich in einem Rechtsstreit zwischen der Cura Anlagen GmbH (im Folgenden: Cura Anlagen) mit Sitz in Österreich und der Auto Service Leasing GmbH (im Folgenden: ASL) mit Sitz in Deutschland und ohne Niederlassung in Österreich wegen der Erfüllung eines zwischen diesen beiden Gesellschaften geschlossenen Leasingvertrags über ein Kraftfahrzeug.

Rechtlicher Rahmen

3 Gemäß § 79 des österreichischen Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (im Folgenden: KFG) ist das Verwenden von Kraftfahrzeugen in Österreich, die ein ausländisches Kennzeichen tragen und keinen dauernden Standort in Österreich haben, höchstens ein Jahr lang erlaubt.

4 Nach § 82 Absatz 8 KFG darf ein Fahrzeug mit ausländischem Kennzeichen, das von einer juristischen Person mit Sitz in Österreich nach Österreich eingebracht wird, dort höchstens drei Tage verwendet werden. Nach Ablauf dieser Frist müssen die ausländischen amtlichen Kennzeichen entfernt, bei der zuständigen Behörde abgegeben und der Wagen im Fall der weiteren Verwendung in Österreich gemäß § 37 KFG zugelassen werden.

5 Für die Zulassung eines Fahrzeugs in Österreich müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die juristische Person, auf die das Kraftfahrzeug zugelassen werden soll, muss der rechtmäßige Besitzer des Fahrzeugs sein und ihren Sitz in Österreich haben bzw. dort eine Hauptniederlassung unterhalten (§ 37 Absatz 2 KFG).
- Das Fahrzeug muss bei einem in Österreich dazu berechtigten Versicherer haftpflichtversichert sein (§ 37 Absatz 2 Buchstabe b in Verbindung mit §§ 59 und 61 KFG).
- Das Fahrzeug muss begutachtet worden sein, ob es den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht und ob es nicht übermäßige Emissionen verursacht (§§ 37 Absatz 2 Buchstabe h und 57a KFG).
- Es muss eine Normverbrauchsabgabe entrichtet worden sein (§ 37 Absatz 2 Buchstabe d KFG in Verbindung mit §§ 1 Ziffer 3 und 5f. des österreichischen Normverbrauchsabgabengesetzes (im Folgenden: NoVAG).

6 Bezüglich der letzten Voraussetzung ergibt sich aus den §§ 1 und 2 NoVAG - vorbehaltlich der Befreiungen in § 3 NoVAG -, dass eine Normverbrauchsabgabe für die Lieferung eines Kraftfahrzeugs gegen Entgelt, für die gewerbliche Vermietung oder für die erstmalige Zulassung in Österreich zu entrichten ist.

7 Nach § 5 NoVAG entspricht die Abgabe im Fall eines Neufahrzeugs einem Prozentsatz des Entgelts für dieses und in den anderen Fällen dem gemeinen Wert des Fahrzeugs ohne Umsatzsteuer. Nach § 6 Absatz 2 NoVAG ist dieser Prozentsatz je nach Art des Kraftstoffs und nach Verbrauch des Fahrzeugs unterschiedlich hoch. Nach § 6 Absatz 3 NoVAG beträgt die Abgabe höchstens 16 % des Wertes des Fahrzeugs.

Der Ausgangsrechtsstreit und die Vorlagefrage

8 Im Februar 1999 schlossen die ASL und die Cura Anlagen einen Leasingvertrag, nach dem die ASL der Cura Anlagen für 36 Monate einen in Deutschland zugelassenen Personenwagen (Marke Audi, Modell A3) gegen Zahlung einer festen Monatsrate vermietet. Die Rate schließt die Kosten

der Haftpflichtversicherung ein und erhöht sich für die eine bestimmte Fahrleistung übersteigenden Kilometer um einen zusätzlichen Betrag pro 1 000 Mehrkilometer.

9 Nach dem Vertrag sollte Cura Anlagen das Fahrzeug, das sie in München von ASL übernehmen sollte, in erster Linie in Österreich verwenden. Weiterhin war vereinbart, dass das Fahrzeug während der Vertragsdauer auf ASL zugelassen bleibt und damit seine deutschen amtlichen Kennzeichen behält.

10 Die Cura Anlagen konnte das Fahrzeug nach seiner Überführung im Februar 1999 nach Österreich dort nicht vertragsgemäß nutzen, da der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mit ausländischen Kennzeichen in Österreich nach Ablauf von drei Tagen nach den Bestimmungen des KFG verboten ist.

11 Cura Anlagen erhob daraufhin Klage beim Handelsgericht Wien, mit der sie begehrte, dass ASL entweder einer Zulassung des geleasteten Fahrzeugs in Österreich auf den Namen von Cura Anlagen zustimmt und die dabei anfallende Normverbrauchsabgabe in Höhe von 2 460 EUR bezahlt oder auf eigene Kosten für das Fahrzeug eine Zulassung in Österreich auf sich selbst erwirkt. Hilfsweise beantragte Cura Anlagen die Aufhebung des Leasingvertrags.

12 ASL beantragte Klageabweisung. Sie trug vor, dass die Bestimmungen der §§ 37, 79 und 82 Absatz 8 KFG das grenzüberschreitende Verleasen von Kraftfahrzeugen in einem solchen Ausmaß erschweren, dass die Erbringung dieser Dienstleistung in Österreich praktisch unmöglich werde. Diese Bestimmungen seien daher wegen Verstoßes gegen den freien Dienstleistungsverkehr und hilfsweise wegen Verstoßes gegen den freien Warenverkehr nicht anwendbar.

13 Das Handelsgericht Wien hat daraufhin das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Sind die Artikel 49 ff. EG-Vertrag (jetzt Artikel 28 ff. EG) dahin auszulegen, dass sie der Anwendung der Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats A entgegenstehen, die es einem im Mitgliedstaat A ansässigen Unternehmen untersagen, ein Kraftfahrzeug, das von einem im Mitgliedstaat B ansässigen Leasingunternehmen geleast (gemietet) und im Mitgliedstaat B auf das dort ansässige Leasingunternehmen zugelassen ist, im Mitgliedstaat A länger als drei Tage bzw. länger als ein Jahr zu benutzen, ohne für dieses Kraftfahrzeug eine (zweite) Zulassung im Mitgliedsstaat A zu erwirken?

Zum Inhalt und zur Zulässigkeit der Vorlagefrage

14 Vorab hat die österreichische Regierung geltend gemacht, dass das Ersuchen um Vorabentscheidung aus drei Gründen unzulässig sei.

15 Erstens sei die vorgelegte Frage, soweit sie die Auslegung des Artikels 28 EG über den freien Warenverkehr betreffe, für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits nicht erheblich.

16 Nach ständiger Rechtsprechung ist es allein Sache des mit dem Rechtsstreit befassten nationalen Gerichts, in dessen Verantwortungsbereich die zu erlassende gerichtliche Entscheidung fällt, im Hinblick auf die Besonderheiten der Rechtssache sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung zum Erlass seines Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof von ihm vorgelegten Fragen zu beurteilen. Der Gerichtshof kann jedoch nicht über eine von einem nationalen Gericht zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage befinden, wenn offensichtlich ist, dass die Auslegung oder die Beurteilung der Gültigkeit einer Gemeinschaftsvorschrift, um die das vorlegende Gericht ersucht, in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen oder rechtlichen Angaben verfügt, die für eine

zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (vgl. u. a. Urteil vom 13. Juli 2000 in der Rechtssache C-36/99, *Idéal tourisme*, Slg. 2000, I-6049, Randnr. 20, und die dort zitierte Rechtsprechung).

17 Das vorliegende Gericht möchte mit seiner Frage in erster Linie wissen, ob die österreichischen Rechtsvorschriften den innergemeinschaftlichen Handel beschränken und ob sie gegebenenfalls gerechtfertigt werden könnten. Zu diesem Zweck legt es dem Gerichtshof die Frage vor, ob Rechtsvorschriften wie die im Ausgangsverfahren streitigen mit den Artikeln 49 EG bis 55 EG oder mit den Artikeln 28 EG bis 31 EG vereinbar seien, je nachdem, ob das Leasing von Fahrzeugen eine Dienstleistung oder eine Lieferung von Waren darstelle.

18 Das Leasing stellt eine Dienstleistung im Sinne des Artikels 50 EG dar. Es handelt sich nämlich um eine wirtschaftliche Leistung gegen Entgelt. An dieser Qualifizierung ändert auch nichts, dass diese Tätigkeit die Überlassung der Ware, im vorliegenden Fall eines Kraftfahrzeugs, durch den Leasinggeber an den Leasingnehmer, einschließt, da die Lieferung sich nicht so sehr auf die Ware selbst als auf deren Überlassung zum Gebrauch durch den Leasingnehmer bezieht, denn die Ware bleibt Eigentum des Leasinggebers.

19 Im Übrigen hat der Gerichtshof bereits entschieden, dass das Verleasen von Kraftfahrzeugen eine Dienstleistung im Sinne des Artikels 9 der Sechsten Richtlinie 77/388/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern - Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche steuerpflichtige Bemessungsgrundlage (ABl. L 145, S. 1; im Folgenden Sechste Richtlinie) darstellt, wobei diese Dienstleistung im Wesentlichen im Aushandeln, in der Abfassung, der Unterzeichnung und der Durchführung der Verträge sowie in der tatsächlichen Bereitstellung der betreffenden Fahrzeuge für die Kunden besteht, während die Leasinggesellschaft Eigentümerin der Fahrzeuge bleibt (Urteil vom 17. Juli 1997 in der Rechtssache C-190/95, *ARO Lease*, Slg. 1997, I-4383, Randnrn. 11 und 18).

20 Somit ist die Vorlagefrage dahin zu verstehen, dass sie nur die Auslegung der Artikel 49 EG bis 55 EG betrifft.

21 Die österreichische Regierung trägt zweitens vor, dass der Ausgangsrechtsstreit die Auslegung und die Erfüllung eines privatrechtlichen Vertrages betreffe, der in keinem Zusammenhang mit der Vorlagefrage stehe.

22 Dazu ist festzustellen, dass ein nationales Gericht eines Mitgliedstaats, dem eine Frage nach der Auslegung des EG-Vertrags oder abgeleiteter Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane gestellt wird, den Gerichtshof gemäß Artikel 234 EG darum ersuchen kann, über diese Frage zu befinden, wenn es eine Entscheidung darüber zum Erlass seines Urteils für erforderlich hält (vgl. u. a. Urteil vom 9. Februar 1995 in der Rechtssache C-412/93, *Leclerc-Siplec*, Slg. 1995, I-179, Randnr. 9).

23 Im Rahmen dieses Vorlageverfahrens besitzt das vorliegende Gericht, das allein über eine unmittelbare Kenntnis des Sachverhalts verfügt, die besten Voraussetzungen, um unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Rechtssache die Notwendigkeit einer Vorabentscheidung für den Erlass seines Urteils zu beurteilen (vgl. u. a. Urteil *Leclerc-Siplec*, Randnr. 10).

24 Zudem ist es, wie der Generalanwalt in Nummer 23 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, für ein nationales Gericht, das um eine Entscheidung über die Erfüllung oder die Auflösung eines Vertrages ersucht wird, von Bedeutung, zu wissen, ob die nationalen Vorschriften, die der Vertragserfüllung offenbar entgegenstehen, mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind. Die Frage ist somit erheblich.

25 Drittens macht die österreichische Regierung geltend, dass es sich im Ausgangsverfahren nicht um einen echten, sondern um einen in höchstem Maße konstruierten Rechtsstreit handele.

26 Dazu hat der Gerichtshof entschieden, dass es ihm obliegt, zur Prüfung seiner eigenen Zuständigkeit die Umstände zu untersuchen, unter denen er von dem vorliegenden Gericht angerufen worden ist. Denn der Geist der Zusammenarbeit, in dem das Vorabentscheidungsverfahren durchzuführen ist, verlangt, dass das vorliegende Gericht auf die dem Gerichtshof übertragene Aufgabe Rücksicht nimmt, die darin besteht, zur Rechtspflege in den Mitgliedstaaten beizutragen, nicht aber, Gutachten zu allgemeinen oder hypothetischen Fragen abzugeben (Urteile vom 3. Februar 1983 in der Rechtssache 149/82, Robards, Slg. 1983, 171, Randnr. 19, und vom 16. Juli 1992 in der Rechtssache C-83/91, Meilicke, Slg. 1992, I-4871, Randnr. 25).

27 Selbst wenn im vorliegenden Fall die Akten Anhaltspunkte dafür enthalten sollten, dass der dem Ausgangsverfahren zugrunde liegende Sachverhalt konstruiert worden ist, um eine Entscheidung des Gerichtshofes zu einer gemeinschaftsrechtlichen Frage von allgemeinem Interesse herbeizuführen, besteht doch zweifelsfrei ein echter Vertrag, dessen Erfüllung oder Auflösung unbestreitbar von einer gemeinschaftsrechtlichen Frage abhängt.

28 Somit ist die Vorlagefrage zulässig.

Zur Begründetheit

29 Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes steht Artikel 49 EG der Anwendung einer nationalen Regelung entgegen, die die Möglichkeit für einen Dienstleistungserbringer, von der Dienstleistungsfreiheit tatsächlich Gebrauch zu machen, ohne objektive Rechtfertigung beschränkt (vgl. u. a. Urteil vom 5. Oktober 1994 in der Rechtssache C-381/93, Kommission/Frankreich, Slg. 1994, I-5145, Randnr. 16).

30 Nach Artikel 49 EG schließt diese Freiheit auch die Anwendung einer nationalen Regelung aus, die die Erbringung von Dienstleistungen zwischen Mitgliedstaaten gegenüber der Erbringung von Dienstleistungen allein innerhalb eines Mitgliedstaats erschwert (Urteil Kommission/Frankreich, Randnr. 17).

31 Artikel 46 EG, der gemäß Artikel 55 EG auf Dienstleistungen anwendbar ist, lässt jedoch Beschränkungen zu, die aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit oder Gesundheit gerechtfertigt sind, sofern die nach Artikel 46 EG getroffenen Maßnahmen nicht in einem Missverhältnis zu dem angestrebten Ziel stehen. Als Ausnahme von einem grundlegenden Prinzip des Vertrages muss Artikel 46 EG nämlich so ausgelegt werden, dass sich seine Wirkung auf dasjenige beschränkt, was zum Schutz der Interessen notwendig ist, die er wahren will (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 26. April 1988 in der Rechtssache 352/85, Bond van Adverteerders u. a., Slg. 1988, 2085, Randnr. 36).

32 Zudem sind nach ständiger Rechtsprechung Hindernisse für die Dienstleistungsfreiheit, die sich aus unterschiedslos anwendbaren nationalen Maßnahmen ergeben, nur dann zulässig, wenn diese Maßnahmen aus zwingenden Gründen des Allgemeininteresses gerechtfertigt sind und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wahren, d. h. geeignet sind, die Verwirklichung des mit ihnen angestrebten Zieles zu gewährleisten, und nicht über das hierfür unbedingt Erforderliche hinausgehen (vgl. in diesem Sinne u. a. Urteile vom 30. November 1995 in der Rechtssache C-55/94, Gebhard, Slg. 1995, I-4165, Randnr. 37, und vom 21. Oktober 1999 in der Rechtssache C-67/98, Zenatti, Slg. 1999, I-7289, Randnr. 29).

33 Somit ist zu prüfen, ob Rechtsvorschriften wie die im Ausgangsverfahren streitigen die Dienstleistungsfreiheit beeinträchtigen und ob eine solche Beeinträchtigung gegebenenfalls

aufgrund ausdrücklich im Vertrag vorgesehener Ausnahmeregelungen zulässig oder nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes aus zwingenden Gründen des Allgemeininteresses gerechtfertigt ist.

34 Die im Ausgangsverfahren streitigen österreichischen Rechtsvorschriften verbieten nicht nur einem in Österreich ansässigen Unternehmen, dort nach Ablauf einer bestimmten Frist ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug zu benutzen, sondern stellen zudem eine Reihe von Voraussetzungen dafür auf, dass dieses Fahrzeug in Österreich zugelassen werden kann und damit nicht von diesem Verbot erfasst wird.

35 Im Ausgangsverfahren geht es nur um die Rechtslage, die durch einen dreijährigen Leasingvertrag zwischen einem in Österreich ansässigen Unternehmen und einem in einem anderen Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen über ein Fahrzeug, das im Wesentlichen in Österreich benutzt werden soll, entstanden ist. Es geht also nicht um Verträge über die einfache Vermietung für einen kurzen Zeitraum wie z. B. die Miete eines Ersatzfahrzeugs bei einem Autoverleih in einem anderen Mitgliedstaat.

36 Die Frage des vorlegenden Gerichts ist somit dahin zu verstehen, ob die Bestimmungen des Vertrages über die Dienstleistungsfreiheit (Artikel 49 EG bis 55 EG) Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats wie den im Ausgangsverfahren streitigen entgegenstehen, nach denen ein im Inland ansässiges Unternehmen, das ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug leaset, für dieses Fahrzeug im Inland eine Zulassung erwirken muss, um es dort über einen bestimmten Zeitraum hinaus benutzen zu können. Weiter möchte das Gericht wissen, ob diese Bestimmungen des Vertrages Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates wie den im Ausgangsverfahren streitigen entgegenstehen, nach denen ein im Inland ansässiges Unternehmen, das ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug leaset, für dieses Fahrzeug eine Zulassung im Inland erwirken und hierfür eine Reihe von Bedingungen erfüllen muss.

Zur Zulassungspflicht

37 Es ist unstrittig, dass die Verpflichtung, die bei einem in einem anderen Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen geleasten Kraftfahrzeuge in dem Mitgliedstaat zuzulassen, in dem sie benutzt werden, grenzüberschreitende Leasingtätigkeiten erschwert.

38 Daher ist zu prüfen, ob die dadurch bedingte Beschränkung gerechtfertigt werden kann.

39 Die finnische Regierung hat in diesem Zusammenhang auf die Verbindung zwischen der Zulassungspflicht und der Entrichtung der Steuern gemäß den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug benutzt wird, hingewiesen. Die Zulassung sei zur Durchführung der Kraftfahrzeugbesteuerung notwendig, die dem für die harmonisierten indirekten Steuern allgemein geltenden Prinzip folge, dass die Waren grundsätzlich in dem Mitgliedstaat besteuert würden, in dem sie verbraucht würden, was im vorliegenden Fall bedeute, dass die Fahrzeuge in dem Staat besteuert werden müssten, in dem sie tatsächlich benutzt würden. Auch würde die Steueraufsicht beeinträchtigt, wenn nicht jedes Fahrzeug, das aufgrund seiner Benutzung in dem betreffenden Staat grundsätzlich der Steuer unterliege, dort auch zugelassen sein müsse.

40 Mit Ausnahme der besonderen Situation der vorübergehend in die Gemeinschaft eingeführten Kraftfahrzeuge und der ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 12 Tonnen, um die es im vorliegenden Fall nicht geht, ist die Besteuerung von Kraftfahrzeugen nicht harmonisiert und unterscheidet sich erheblich von einem Mitgliedstaat zum anderen. Die Mitgliedstaaten sind daher bei der Ausübung ihrer Steuerhoheit auf diesem Gebiet frei, sofern sie dabei das Gemeinschaftsrecht beachten. Sie können sich über die Abgrenzung dieser Steuerhoheit aufgrund von Kriterien wie dem Gebiet, in dem das Fahrzeug

tatsächlich benutzt wird, oder dem Wohnsitz des Halters, die beide verschiedene Elemente der Territorialitätsgrundsatzes sind, verständigen und miteinander Abkommen schließen, um sicherzustellen, dass ein Fahrzeug nur in einem der Vertragsstaaten eines solchen Abkommens einer indirekten Besteuerung unterliegt.

41 Die Zulassung erscheint in dieser Hinsicht als natürliche Folge der Ausübung dieser Steuerhoheit. Sie erleichtert die Kontrollen sowohl für den Zulassungsstaat als auch für die anderen Mitgliedstaaten, für die die Zulassung in einem Mitgliedstaat der Nachweis der Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer in diesem Staat ist.

42 Folglich kann ein Mitgliedstaat in einem Fall wie dem des Ausgangsverfahrens, d. h., wenn ein Kraftfahrzeug bei einem in einem anderen Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen geleast und tatsächlich auf den Straßen des erstgenannten Staates benutzt wird, vorschreiben, dass dieses Fahrzeug im Inland zum Verkehr zugelassen sein muss.

43 Aufgrund dieser Erwägungen erübrigt sich eine Prüfung der anderen von der österreichischen, der belgischen, der dänischen und der finnischen Regierung sowie von der Kommission vorgetragenen Rechtfertigungsgründe, insbesondere der Gründe der öffentlichen Ordnung und der Verkehrssicherheit.

44 Es ist jedoch zu prüfen, ob die Frist, über die der Benutzer des Kraftfahrzeugs für dessen Zulassung in Österreich verfügt, gerechtfertigt werden kann.

45 Um dem vorliegenden Gericht eine für die Entscheidung des bei ihm anhängigen Rechtsstreits hilfreiche Antwort geben zu können, genügt insoweit die Prüfung, ob die Frist von drei Tagen für Kraftfahrzeuge, die von einer in Österreich ansässigen juristischen Person in diesen Staat eingeführt werden, gerechtfertigt ist, da es im Ausgangsverfahren nur um diese Frist geht.

46 Selbst wenn eine einschlägige Gemeinschaftsregelung fehlt und die Zulassungspflicht wie im Ausgangsverfahren als mit den Artikeln 49 EG bis 55 EG vereinbar angesehen werden kann, dürfen die Mitgliedstaaten keine so kurze Frist festsetzen, dass den Betroffenen die Einhaltung ihrer Verpflichtungen angesichts der zu erfüllenden Förmlichkeiten unmöglich gemacht oder übermäßig erschwert wird.

47 Im Ausgangsrechtsstreit ist die in der österreichischen Regelung vorgesehene Dreitagesfrist offenkundig übertrieben kurz; damit geht diese Regelung eindeutig über das hinaus, was zur Erreichung des Zieles dieser Regelung erforderlich ist. Sie stellt daher insoweit eine ungerechtfertigte Behinderung der Dienstleistungsfreiheit dar, wie sie in den Artikeln 49 EG bis 55 EG normiert ist.

Zur Verpflichtung des Leasingunternehmens, in Österreich einen Sitz oder eine Niederlassung zu haben oder in die Zulassung des Fahrzeugs auf den Namen des Mieters einzuwilligen

48 Nach § 37 Absatz 2 KFG muss ein Leasingunternehmen wie ASL, das seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat hat, entweder in Österreich eine Hauptniederlassung haben oder in die Zulassung des Kraftfahrzeugs in Österreich auf den Namen des Leasingnehmers einwilligen, was seine Rechte als Eigentümer des Fahrzeugs beschränkt.

49 Nach Ansicht der österreichischen Regierung ist es bei Verkehrsdelikten oft notwendig, vom Inhaber der Kraftfahrzeugzulassung Auskunft darüber zu erhalten, wer das Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt gelenkt habe. Solche Auskünfte seien schwer zu erlangen, wenn der Zulassungsinhaber in einem anderen Mitgliedstaat ansässig sei.

50 Diese Verpflichtung steht offensichtlich außer Verhältnis zu dem von der österreichischen Regierung angeführten Ziel.

51 Es würde nämlich genügen und die Dienstleistungsfreiheit bei Leasinggeschäften nicht beeinträchtigen, wenn das geleaste Fahrzeug, wie die Kommission vorschlägt, in dem Mitgliedstaat, in dem es am Straßenverkehr teilnimmt, im vorliegenden Fall in Österreich, auf den Namen des Leasinggebers zugelassen würde und dabei die persönlichen Daten des Leasingnehmers erfasst würden, der definitionsgemäß in Österreich ansässig ist und gegebenenfalls neben dem Leasinggeber für die Einhaltung sämtlicher mit der Zulassung und dem Betrieb des Fahrzeugs einhergehenden Pflichten haften würde.

52 Eine solche Haftung des Leasingnehmers würde es im Übrigen erlauben, das in Randnummer 49 beschriebene Ziel der österreichischen Regierung auch dann zu erreichen, wenn das Fahrzeug im Niederlassungsstaat des Leasinggebers zugelassen bliebe.

Zur Versicherungspflicht

53 Nach den §§ 37 Absatz 2 Buchstabe b, 59 und 61 KFG kann ein Kraftfahrzeug, das an eine in Österreich ansässige Person zur Benutzung in diesem Staat verleast wird, dort nur zugelassen werden, wenn es bei einem zur Ausübung dieser Tätigkeit berechtigten Versicherer versichert ist.

54 Eine solche Bestimmung schränkt die freie Wahl eines Versicherers ein und erschwert es damit den in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Kfz-Leasing-Unternehmen, Kunden, die in Österreich niedergelassen sind oder dort wohnen, ihre Dienstleistungen anzubieten. Sie zwingt insbesondere die Kfz-Leasing-Unternehmen, die mit außerhalb Österreichs ansässigen Versicherern Vorzugsverträge abgeschlossen haben, weniger vorteilhafte Verträge abzuschließen.

55 Die Frage der Rechtfertigung dieser Beschränkung ist im Licht der Gemeinschaftsrichtlinien über die Erbringung von Versicherungsleistungen insbesondere auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugversicherung (vgl. zuletzt Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates [Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie], ABl. L 181, S. 65) zu beurteilen, wobei die Einhaltung der Versicherungspflicht für jedes auf öffentlichen Straßen benutzte Fahrzeug von den Behörden des Mitgliedstaats, in dem dieses zugelassen ist, kontrolliert und gewährleistet wird.

56 Wie die Kommission ausgeführt hat, hängt die Beurteilung der Frage, ob die im Hinblick auf die Versicherung auferlegte Verpflichtung nach Gemeinschaftsrecht rechtmäßig ist, davon ab, wie der Ausdruck "berechtigter Versicherer" in der im Ausgangsverfahren streitigen nationalen Rechtsvorschrift zu verstehen ist. Wenn er so zu verstehen ist, dass der Versicherer seine Hauptniederlassung in Österreich haben und in diesem Staat als Herkunftsmitgliedstaat über eine "behördliche Zulassung" im Sinne der Richtlinien über Schadenversicherung (vgl. insbesondere die Artikel 4 und 5 der Richtlinie 92/49/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) sowie zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG [Dritte Richtlinie Schadenversicherung], ABl. L 228, S. 1) verfügen muss, so geht die Beschränkung über das hinaus, was zur Erreichung des angestrebten Ziels erforderlich ist. Anders wäre es jedoch, wenn der Ausdruck "berechtigter Versicherer" bedeutet, dass der Versicherer den in diesen Richtlinien festgelegten Anforderungen genügen muss, um seine Dienstleistungen in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem er ansässig ist, anbieten zu können.

Zu der Pflicht, eine technische Untersuchung durchführen zu lassen

57 Nach den § 37 Absatz 2 Buchstabe h und 57 a KFG hängt die Zulassung eines Kraftfahrzeugs von den Ergebnissen eines Gutachtens über die Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie davon ab, dass das Fahrzeug keine übermäßigen Emissionen verursacht.

58 Im Fall des grenzüberschreitenden Kfz-Leasings muss ein Kraftfahrzeug, das nach Österreich verleast werden soll und das den technischen Kontrollen und der Umweltverträglichkeitsprüfung, die in einem anderen Mitgliedstaat vorgeschrieben sind, bereits genügt hat, aufgrund dieser Bestimmung in Österreich einer zusätzlichen Untersuchung unterzogen werden. Diese Pflicht macht es weniger interessant, Kraftfahrzeuge von einem anderen Mitgliedstaat aus in Österreich zu verleasen, und beeinträchtigt somit die Dienstleistungsfreiheit.

59 Zwar stellt die Verkehrssicherheit einen zwingenden Grund des Allgemeininteresses dar, der diese Beeinträchtigung rechtfertigen kann (Urteil vom 5. Oktober 1994, in der Rechtssache C-55/93, Van Schaik, Slg. 1994, I-4837, Randnr. 19), doch müssen die Mitgliedstaaten bei der Untersuchung der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge die einschlägigen Gemeinschaftsbestimmungen beachten.

60 Nach Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. 1997, L 46, S. 1) treffen die Mitgliedstaaten die ihres Erachtens erforderlichen Maßnahmen, damit nachgewiesen werden kann, dass das Fahrzeug einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist. Diese Maßnahmen werden den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mitgeteilt. Nach Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 96/96 erkennt jeder Mitgliedstaat den in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Nachweis darüber, dass ein im Hoheitsgebiet des betreffenden anderen Mitgliedstaats zugelassenes Kraftfahrzeug, ein Kraftfahrzeuganhänger oder ein Sattelanhänger einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist, in der gleichen Weise an, als hätte er diesen Nachweis selbst erteilt.

61 Nach Artikel 5 der Richtlinie 96/96 können die Mitgliedstaaten jedoch umfangreichere, häufigere und strengere Kontrollen vorschreiben als die Mindestkontrollen, die in Artikel 1 in Verbindung u. a. mit dem Anhang II dieser Richtlinie vorgesehen sind.

62 Ist ein Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat einer technischen Untersuchung unterzogen worden, so müssen die Mitgliedstaaten nach dem in Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 96/96 niedergelegten Grundsatz der Gleichwertigkeit und der gegenseitigen Anerkennung die hierüber erteilte Bescheinigung anerkennen, sind aber nicht daran gehindert, zusätzliche Untersuchungen für die Zulassung des Fahrzeugs im Inland vorzuschreiben, sofern die genannte Bescheinigung diese Untersuchungen nicht bereits umfasst.

63 Wie sich im Übrigen aus dem Urteil vom 12. Juni 1986 in der Rechtssache 50/85 (Schloh, Slg. 1986, 1855, Randnrn. 13 bis 16) über den freien Warenverkehr ergibt, kann die Benutzung eines Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen nach seiner letzten technischen Untersuchung es rechtfertigen, für seine Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen zu überprüfen, ob es sich nicht um einen Unfallwagen handelt und ob der Erhaltungszustand gut ist, sofern die gleiche Untersuchung auch für inländische Fahrzeuge vorgeschrieben ist, wenn sie unter den gleichen Umständen zur Zulassung angemeldet werden.

64 Somit können in einem Fall wie dem des Ausgangsverfahrens, in dem ein bei einem in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen geleastes Kraftfahrzeug in diesem Mitgliedstaat bereits einer technischen Untersuchung unterzogen worden ist, die Behörden eines anderen

Mitgliedstaats für die Zulassung im Inland nur dann eine zusätzliche Untersuchung verlangen, wenn festgestellt werden soll, ob dieses Fahrzeug den Anforderungen genügt, die an im Inland zugelassene Fahrzeuge gestellt werden und die bei der Untersuchung im erstgenannten Staat nicht kontrolliert worden sind, bzw. ob sich der Zustand des Fahrzeugs seit seiner Untersuchung im erstgenannten Staat, wenn es zwischenzeitlich auf öffentlichen Straßen benutzt worden ist, nicht verschlechtert hat, sofern die gleiche Untersuchung auch vorgeschrieben ist, wenn ein im zweitgenannten Mitgliedstaat früher untersuchtes Fahrzeug zur Zulassung in diesem Staat angemeldet wird.

Zu der Pflicht, eine Verbrauchsabgabe zu entrichten

65 ASL macht geltend, dass die Republik Österreich mit dem Verbot der Benutzung von Kraftfahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen keine Interessen wahren wolle, die mit der Verkehrssicherheit und dem Versicherungsschutz zusammenhängen, sondern in Wirklichkeit ein fiskalisches Interesse verfolge. Die Normverbrauchsabgabe sei eine verschleierte Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes, die gegen Artikel 12 Absatz 3 der Sechsten Richtlinie verstoße, wonach nur ein Normalsteuersatz und zwei ermäßigte Steuersätze zulässig seien. Die im Ausgangsverfahren streitige Normverbrauchsabgabe sei zum Ausgleich für die Abschaffung des erhöhten Satzes von 32 % eingeführt worden, der bis zum 31. Dezember 1991 für den Verkauf und die Vermietung von Kraftfahrzeugen gegolten habe. Überdies entspreche diese Abgabe einem Prozentsatz des Fahrzeugwertes.

66 Die österreichische Regierung trägt vor, die streitige Abgabe habe zum Ziel, bei der Anschaffung bzw. dem Leasing von Personenkraftwagen ein ökologisch sinnvolles Verhalten zu erreichen. Der Steuersatz werde in Abhängigkeit vom Normverbrauch des Fahrzeugs festgesetzt, da die Anschaffung bzw. das Leasing eines Fahrzeugs mit hohem Verbrauch zu einer höheren Steuerbelastung führe als die Anschaffung bzw. das Leasing eines Fahrzeugs mit geringem Verbrauch.

67 Nach Ansicht der Kommission steht Artikel 49 EG der Erhebung einer solchen Abgabe entgegen, wenn sie in voller Höhe anfalle. Ebenso wie ASL weist sie darauf hin, dass die streitige Abgabe unabhängig von der Dauer der Benutzung oder Zulassung des Fahrzeugs in Österreich in stets gleicher Höhe erhoben werde, obwohl die Amortisierung der Abgabe für ein Kfz-Leasing-Unternehmen je nach der Dauer des Leasing sehr unterschiedlich sei. Daher würde eine Pro-rata-Regelung, d. h. eine proportionale Anpassung der Abgabe an die tatsächliche Dauer des Leasingvertrags, dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz besser entsprechen.

68 Zweifellos kann eine Verbrauchsabgabe wie die im Ausgangsverfahren streitige das im Allgemeininteresse liegende Ziel haben, der Anschaffung und dem Besitz von Fahrzeugen mit einem hohen Kraftstoffverbrauch entgegenzuwirken.

69 Eine solche Abgabe verstößt jedoch gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, wenn das mit ihr verfolgte Ziel durch die Einführung einer Abgabe erreicht werden kann, die proportional zur Dauer der Zulassung des Fahrzeugs in dem Staat ist, in dem es benutzt wird, wodurch eine Benachteiligung der in anderen Mitgliedstaaten ansässigen Kfz-Leasing-Unternehmen bei der Amortisation der Abgabe vermieden würde.

70 Das Verhältnis dieser Abgabe zur Sechsten Richtlinie ist ohne Bedeutung für die Frage, ob die österreichischen Rechtsvorschriften mit den Gemeinschaftsbestimmungen über die Dienstleistungsfreiheit vereinbar sind.

71 Nach alledem ist auf die vom Handelsgericht Wien vorgelegte Frage zu antworten, dass die Bestimmungen des EG-Vertrags über die Dienstleistungsfreiheit (Artikel 49 EG bis 55 EG) Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats wie den im Ausgangsverfahren streitigen entgegenstehen, nach denen ein im Inland ansässiges Unternehmen, das ein in einem anderen Mitgliedstaat

zugelassenes Kraftfahrzeug least, für dieses Fahrzeug im Inland eine Zulassung erwirken muss, um es dort über einen bestimmten Zeitraum hinaus benutzen zu können, der so kurz ist, im vorliegenden Fall drei Tage, dass die Einhaltung der auferlegten Verpflichtungen unmöglich gemacht oder übermäßig erschwert wird. Dieselben Bestimmungen des Vertrages stehen Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats wie den im Ausgangsverfahren streitigen entgegen, nach denen ein im Inland ansässiges Unternehmen, das ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug least, für dieses Fahrzeug eine Zulassung im Inland erwirken und hierfür eine oder mehrere der folgenden Bedingungen erfüllen muss:

- Die Pflicht des Inhabers der Kraftfahrzeugzulassung, im Mitgliedstaat des Gebrauchs einen Sitz oder eine Niederlassung zu haben, so dass das Leasingunternehmen gezwungen ist, entweder in diesem Mitgliedstaat eine Hauptniederlassung zu haben oder in die Zulassung des Fahrzeugs auf den Namen des Leasingnehmers und in die sich daraus ergebende Beschränkung seiner Rechte an dem Fahrzeug einzuwilligen;

- die Pflicht zur Versicherung des Kraftfahrzeugs bei einem im Mitgliedstaat des Gebrauchs hierzu berechtigten Versicherer, sofern dies bedeutet, dass der Versicherer in diesem Mitgliedstaat als Herkunftsstaat im Sinne der Richtlinien über die Schadenversicherung seine Hauptniederlassung haben und dort über eine "behördliche Zulassung" verfügen muss;

- die Pflicht, das Fahrzeug einer technischen Untersuchung zu unterziehen, wenn es in dem Mitgliedstaat der Niederlassung des Leasingunternehmens bereits einer technischen Untersuchung unterzogen worden ist, es sei denn, diese Pflicht dient der Feststellung, ob das Fahrzeug den Anforderungen genügt, die an im Mitgliedstaat des Gebrauchs zugelassene Fahrzeuge gestellt werden und bei der Untersuchung im erstgenannten Staat nicht kontrolliert worden sind, bzw., ob der Zustand des Fahrzeugs sich seit seiner Untersuchung im erstgenannten Staat, wenn es zwischenzeitlich auf öffentlichen Straßen benutzt worden ist, nicht verschlechtert hat, sofern die gleiche Untersuchung auch vorgeschrieben ist, wenn ein im Staat des Gebrauchs früher untersuchtes Fahrzeug zur Zulassung in diesem Staat angemeldet wird;

- die Pflicht, im Mitgliedstaat des Gebrauchs eine Verbrauchsabgabe zu entrichten, deren Höhe nicht proportional zur Dauer der Zulassung des Fahrzeugs in diesem Staat ist.

Kostenentscheidung

Kosten

72 Die Auslagen der österreichischen, der belgischen, der dänischen und der finnischen Regierung sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Tenor

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

(Fünfte Kammer)

auf die ihm vom Handelsgericht Wien mit Beschluss vom 10. November 1999 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Die Bestimmungen des EG-Vertrags über die Dienstleistungsfreiheit (Artikel 49 EG bis 55 EG) stehen den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats wie den im Ausgangsverfahren streitigen entgegen, nach denen ein im Inland ansässiges Unternehmen, das ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug least, für dieses Fahrzeug im Inland eine Zulassung erwirken muss, um es dort über einen bestimmten Zeitraum hinaus benutzen zu können, der so kurz ist, im vorliegenden Fall drei Tage, dass die Einhaltung der auferlegten Verpflichtungen unmöglich gemacht oder übermäßig erschwert wird. Dieselben Bestimmungen des Vertrages stehen Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats wie den im Ausgangsverfahren streitigen entgegen, nach denen ein im Inland ansässiges Unternehmen, das ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug least, für dieses Fahrzeug eine Zulassung im Inland erwirken und hierfür eine oder mehrere der folgenden Bedingungen erfüllen muss:

- die Pflicht des Inhabers der Kraftfahrzeugzulassung, im Mitgliedstaat des Gebrauchs einen Sitz oder eine Niederlassung zu haben, so dass das Leasingunternehmen gezwungen ist, entweder in diesem Mitgliedstaat eine Hauptniederlassung zu haben oder in die Zulassung des Fahrzeugs auf den Namen des Leasingnehmers und in die sich daraus ergebende Beschränkung seiner Rechte an dem Fahrzeug einzuwilligen;*
- die Pflicht zur Versicherung des Kraftfahrzeugs bei einem im Mitgliedstaat des Gebrauchs hierzu berechtigten Versicherer, sofern dies bedeutet, dass der Versicherer in diesem Mitgliedstaat als Herkunftsstaat im Sinne der Richtlinien über die Schadenversicherung seine Hauptniederlassung haben und dort über eine "behördliche Zulassung" verfügen muss;*
- die Pflicht, das Fahrzeug einer technischen Untersuchung zu unterziehen, wenn es in dem Mitgliedstaat der Niederlassung des Leasingunternehmens bereits einer technischen Untersuchung unterzogen worden ist, es sei denn, diese Pflicht dient der Feststellung, ob das Fahrzeug den Anforderungen genügt, die an im Mitgliedstaat des Gebrauchs zugelassene Fahrzeuge gestellt werden und bei der Untersuchung im erstgenannten Staat nicht kontrolliert worden sind, bzw., ob der Zustand des Fahrzeugs sich seit seiner Untersuchung im erstgenannten Staat, wenn es zwischenzeitlich auf öffentlichen Straßen benutzt worden ist, nicht verschlechtert hat, sofern die gleiche Untersuchung auch vorgeschrieben ist, wenn ein im Staat des Gebrauchs früher untersuchtes Fahrzeug zur Zulassung in diesem Staat angemeldet wird;*
- die Pflicht, im Mitgliedstaat des Gebrauchs eine Verbrauchsabgabe zu entrichten, deren Höhe nicht proportional zur Dauer der Zulassung des Fahrzeugs in diesem Staat ist.*