

61999C0451

Schlussanträge des Generalanwalts Jacobs vom 25/09/2001. - 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

Schlußanträge des Generalanwalts

1. Das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen des Handelsgerichts Wien (Österreich) betrifft die Vereinbarkeit bestimmter nationaler Vorschriften über die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit den Vertragsbestimmungen über die Dienstleistungsfreiheit und den freien Warenverkehr.

2. Nach österreichischem Recht muss jede in Österreich ansässige Person, die ein im Ausland zugelassenes Kraftfahrzeug nach Österreich einbringt, um es dort zu benutzen, innerhalb von drei Tagen die amtlichen Kennzeichen bei den Behörden abgeben und darf das Fahrzeug anschließend nicht ohne erneute Zulassung in Österreich verwenden. Der Antragsteller für die Zulassung muss in Österreich seinen Wohnsitz oder Sitz oder zumindest eine Hauptniederlassung haben, das Fahrzeug muss bei einem zugelassenen Versicherer versichert werden, es ist bestimmten technischen Prüfungen zu unterziehen, und es ist eine vom Kraftstoffverbrauch abhängige Steuer (Normverbrauchsabgabe) von bis zu 16 % des Fahrzeugwerts zu entrichten.

3. Die Rechtmäßigkeit dieser Bestimmungen ist in einem Fall in Frage gestellt worden, in dem ein Fahrzeug, das in Deutschland zugelassen und dort technisch abgenommen ist und für das dort die bei der Inbetriebnahme anfallenden Abgaben entrichtet wurden, für drei Jahre von einem deutschen Unternehmen an ein österreichisches Unternehmen verleast wurde. Nach dem Leasingvertrag bleibt das deutsche Unternehmen Eigentümer des Fahrzeugs und darf das österreichische Unternehmen es nicht im eigenen Namen erneut zulassen. Vor dem nationalen Gericht geht es darum, ob der Vertrag nicht durchsetzbar ist, weil er nicht den Anforderungen des österreichischen Rechts entspricht, oder ob diese Anforderungen ihrerseits nicht durchsetzbar sind, weil sie nicht dem Gemeinschaftsrecht entsprechen.

Einschlägige österreichische Rechtsvorschriften

4. Die beiden im Ausgangsfall zentralen österreichischen Gesetze sind das Kraftfahrzeuggesetz (KFG) und das Normverbrauchsabgabengesetz (NoVAG).
5. Gemäß § 79 KFG dürfen Kraftfahrzeuge, die im Ausland zugelassen sind, in Österreich höchstens ein Jahr lang benutzt werden, sofern sie keinen dauernden Standort in Österreich haben.
6. Gemäß § 82 Absatz 8 wird allerdings widerlegbar vermutet, dass ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug seinen dauernden Standort in Österreich hat, wenn es in das Inland von einer Person eingebracht worden ist, deren Hauptwohnsitz oder Sitz in Österreich ist und die es dort benutzt. In diesem Fall darf es in Österreich nur in den drei Tagen unmittelbar nach seiner Verbringung ins Inland benutzt werden. Danach sind die Zulassungsunterlagen und amtlichen Kennzeichen bei den Behörden abzugeben, und es darf erst nach einer Zulassung gemäß § 37 KFG wieder benutzt werden.
7. Als Voraussetzung für diese Zulassung ist nachzuweisen, dass bestimmte in § 37 Absatz 2 aufgeführte Bedingungen erfüllt wurden. So muss
- der Antragsteller, auf den das Fahrzeug zugelassen werden soll, dessen rechtmäßiger Besitzer sein und seinen Hauptwohnsitz oder Sitz (oder, im Fall im Ausland ansässiger Unternehmen, eine Hauptniederlassung) in Österreich haben;
 - das Fahrzeug bei einem in Österreich berechtigten Versicherer gemäß §§ 59 Absatz 1 und 61 Absatz 1 haftpflichtversichert sein;
 - für das Fahrzeug ein (in Österreich erstelltes) Gutachten gemäß § 57a KFG vorliegen, wonach es den einschlägigen Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften entspricht;
 - bei der Erstzulassung eines aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union erworbenen Fahrzeugs eine Bescheinigung beigebracht werden, wonach alle anfallenden Abgaben einschließlich der Normverbrauchsabgabe entrichtet worden sind.
8. Nach dem NoVAG ist die Normverbrauchsabgabe für alle Fahrzeuge zu entrichten, die entgeltlich geliefert, gewerblich vermietet oder erstmalig in Österreich zugelassen werden (§§ 1 und 2 mit Ausnahmen gemäß § 3).
9. Nach § 5 ist die Abgabe im Wesentlichen zu bemessen nach dem Entgelt für ein geliefertes Neufahrzeug oder, in den übrigen Fällen, nach dem gemeinen Wert des Fahrzeugs ohne Mehrwertsteuer. Nach § 6 gilt im Allgemeinen folgender Steuersatz:
- für Motorräder ab 125 cbm 0,02 % des zu versteuernden Betrages für jeden Kubikzentimeter über 100 cbm;
 - für andere Kraftfahrzeuge 2 % des zu versteuernden Betrages für jeden Liter Benzinverbrauch pro 100 km über 3 Liter pro 100 km bei Benzinfahrzeugen oder über 2 Litern pro 100 km bei Dieselfahrzeugen.
- Der errechnete Steuersatz wird auf einen vollen Prozentsatz auf- oder abgerundet, und die Abgabe beträgt höchstens 16 % der Bemessungsgrundlage.
- Einschlägige Vertragsbestimmungen
10. Im Vorlagebeschluss wird auf die Artikel 28 EG und 49 ff. EG Bezug genommen.

11. Artikel 28, der im Titel über den freien innergemeinschaftlichen Warenverkehr steht, verbietet mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung zwischen den Mitgliedstaaten. Die Artikel 49 ff. gehören zum Kapitel Dienstleistungen" im Titel über die Freizügigkeit und den freien Dienstleistungs- und Kapitalverkehr.

12. In Artikel 49 heißt es:

Die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Gemeinschaft für Angehörige der Mitgliedstaaten, die in einem anderen Staat der Gemeinschaft als demjenigen des Leistungsempfängers ansässig sind, sind ... verboten."

13. Gemäß Artikel 50 sind Dienstleistungen die Leistungen, die in der Regel gegen Entgelt erbracht werden, sofern sie nicht den Vorschriften über den freien Waren- und Kapitalverkehr und über die Freizügigkeit der Personen unterliegen.

Ausgangsverfahren und Vorabentscheidungsersuchen

14. Die ASL Auto Service-Leasing GmbH (Im Folgenden: ASL) ist ein in Pullach bei München (Deutschland) ansässiges Unternehmen des Fahrzeugleasings. Ihr gehört offenbar eine Flotte von 50 000 Fahrzeugen, die sie an Kunden verleast. Die Cura Anlagen Gesellschaft mbH (im Folgenden: Cura) ist eine in Salzburg (Österreich) registrierte Gesellschaft.

15. Im Februar 1999 schlossen beide Unternehmen einen Vertrag, mit dem ASL an Cura für einen Zeitraum von 36 Monaten ein Kraftfahrzeug für eine feste monatliche Leasingrate (einschließlich eines Teilbetrags für die in das Leasing einbezogene Haftpflichtversicherung) zuzüglich eines bestimmten Betrages pro 1 000 km über eine bestimmte Kilometerleistung verleaste. Der Vertrag umfasste besondere Bedingungen für Österreich, wonach u. a. das Fahrzeug auf ASL zuzulassen war und Cura es nicht im eigenen Namen in Deutschland oder andernorts zulassen und es grundsätzlich nur in Österreich verwenden durfte.

16. Im Mai 1999 erhob Cura gegen ASL eine Klage beim Handelsgericht, mit der sie begehrte, ASL aufzugeben, entweder das Fahrzeug in Österreich im eigenen Namen zuzulassen oder seiner Zulassung im Namen von Cura zuzustimmen und in jedem Fall die Normverbrauchsabgabe in Höhe von 2 460 EUR zu entrichten; hilfsweise beantragte Cura, den Vertrag aufzuheben, weil das Fahrzeug in Österreich nicht rechtmäßig benutzbar sei.

17. Weitere Einzelheiten können der von Cura beim Handelsgericht eingereichten Klageschrift entnommen werden. Danach gingen die Parteien beim Vertragsabschluss davon aus, dass Cura den Wagen in Österreich während des gesamten Zeitraums von drei Jahren rechtmäßig benutzen könnte, obgleich das Fahrzeug in Deutschland auf ASL zugelassen war. Kurz nach Verbringung des Fahrzeugs nach Österreich erfuhr Cura indessen, dass sie das Fahrzeug dort nicht mit den deutschen amtlichen Kennzeichen verwenden durfte, sondern es in Österreich zuzulassen und die Normverbrauchsabgabe zu bezahlen hatte. Nach Auffassung von Cura hätten die Parteien, wären ihnen die einschlägigen Vorschriften bekannt gewesen und hätten sie sie berücksichtigt, vereinbart, dass das Fahrzeug in Österreich entweder auf Cura oder auf ASL zuzulassen wäre; im letzteren Fall hätte ASL allerdings in Österreich eine Niederlassung gründen müssen. Da die Parteien dies jedoch nicht gewusst hätten, sei der Vertrag entweder so zu ändern, dass er durchgeführt werden könne, oder aber, da seine wirtschaftliche Grundlage von Anfang an nicht bestanden habe, aufzuheben. Cura teilt den Standpunkt von ASL, dass die österreichischen Rechtsvorschriften die freie Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen in der Gemeinschaft beschränkten, hält diese Beschränkungen aber für durch Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt.

18. ASL verteidigt sich vor dem nationalen Gericht im Wesentlichen damit, dass Cura das Fahrzeug in Österreich uneingeschränkt so nutzen dürfe, wie es der geschlossene Leasingvertrag vorsehe, weil nämlich die angeblich entgegenstehenden österreichischen Bestimmungen nicht anwendbar seien. Als Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit seien sie mit den Artikeln 49 ff. EG unvereinbar. Sie seien nicht durch Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt und dürften daher nicht angewandt werden. ASL regte daher beim Handelsgericht an, im Wege eines Vorabentscheidungsersuchens an den Gerichtshof eine Bestätigung dieser Rechtsauffassung zu erwirken.

19. Am 10. November 1999 hat das Handelsgericht 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 Mitgliedstaat A zu erwirken?

20. ASL, die Regierungen Österreichs, Belgiens, Dänemarks und Finnlands und die Kommission haben schriftliche Erklärungen beim Gerichtshof eingereicht. In der mündlichen Verhandlung waren nur ASL, die belgische Regierung und die Kommission vertreten.

Zur Zulässigkeit

21. Die österreichische Regierung macht geltend, das Vorabentscheidungsersuchen sei unzulässig, da die Vorlagefrage - insbesondere in Bezug auf Artikel 28 EG - für das Handelsgericht nicht entscheidungserheblich und das nationale Verfahren außerdem ähnlich konstruiert sei wie im Fall der Rechtssache Foglia.

22. Was den ersten Punkt angeht, so wird die Beachtlichkeit von Artikel 28 EG zweckmäßigerweise bei der Prüfung, welcher Art die angeblichen Beschränkungen sind, zu erörtern sein. Insoweit genügt der Hinweis, dass sich die Frage nicht ausschließlich auf diesen Artikel bezieht. Die österreichische Regierung macht allerdings weiterhin geltend, dass es im Ausgangsverfahren um die Auslegung und Durchsetzung eines privatrechtlichen Vertrages und nicht um die Anwendung einer Vorschrift des KFG gehe. Deshalb bestehe kein Zusammenhang zwischen der Vorlagefrage und dem spezifischen Gegenstand des Ausgangsverfahrens.

23. Dieses Vorbringen erscheint nicht überzeugend. Zwar ist das Handelsgericht nicht unmittelbar aufgefordert, die streitigen Vorschriften des KFG oder des NoVAG anzuwenden oder außer Anwendung zu lassen. Dennoch ist es für ein Gericht, von dem die Durchsetzung oder Aufhebung eines Vertrages begehrt wird, klar von Bedeutung, zu wissen, ob die nationalen Vorschriften, die der Vertragserfüllung offenbar entgegenstehen, gültig sind oder nicht.

24. Was den zweiten Punkt anbelangt, so gibt die österreichische Regierung für ihre Behauptung, das Verfahren sei konstruiert, keine besonderen Gründe an.

25. Auch wenn sich aus den Akten vielleicht Gesichtspunkte dafür ergeben, dass der dem Ausgangsverfahren zugrunde liegende Sachverhalt möglicherweise herbeigeführt wurde, um eine Vorabentscheidung über eine gemeinschaftsrechtliche Frage von allgemeinem Interesse zu erlangen, scheint doch außer Zweifel zu stehen, dass ein echter Vertrag besteht und, mit Konsequenzen für die Parteien, entweder erfüllt oder aufgehoben werden muss. Die vom nationalen Gericht zu erlassende Entscheidung hängt zumindest teilweise von einer echten

gemeinschaftsrechtlichen Frage ab. Der Fall lässt sich deshalb möglicherweise vergleichen mit z. B. der Rechtssache Leclerc-Siplec, in der der Gerichtshof seine Zuständigkeit für die Beantwortung der Vorlagefrage bejahte, soweit diese für den Gegenstand des nationalen Verfahrens relevant war, und zwar ungeachtet des Umstands, dass die Klägerin und die Beklagten über das angestrebte Ergebnis völlig einig waren.

26. Anders als im Fall Foglia ist die Frage außerdem vor einem Gericht des in Frage stehenden Mitgliedstaats aufgeworfen worden. Es ist vielleicht misslich, dass die österreichische Regierung am Ausgangsverfahren nicht beteiligt ist, aber dieser Mangel mag durch ihr Recht ausgeglichen werden, sich uneingeschränkt vor dem Gerichtshof zu äußern. Dass sie nicht an der mündlichen Verhandlung teilgenommen hat, könnte darauf hinweisen, dass sie hinreichend Gelegenheit zur Stellungnahme hatte.

27. Für mich ist deshalb kein Grund ersichtlich, warum der Gerichtshof seine Zuständigkeit im vorliegenden Fall verneinen sollte.

Art der angeblichen Beschränkungen

28. Das nationale Gericht möchte wissen, ob den fraglichen österreichischen Bestimmungen entweder die Vertragsbestimmungen über die Dienstleistungsfreiheit (Artikel 49 ff.) oder über den freien Warenverkehr (Artikel 28 ff.) entgegenstehen.

29. Die Beteiligten, die Erklärungen eingereicht haben, sind überwiegend der Auffassung, der zugrundeliegende Sachverhalt betreffe die Dienstleistungsfreiheit und nicht den freien Warenverkehr, und ich teile diese Ansicht.

30. Das Verleasen oder Vermieten von Kraftfahrzeugen fällt eindeutig unter die Definition des Artikels 50 EG, da es sich um eine gewerbliche Leistung handelt, die in der Regel gegen Entgelt erbracht wird. Auch wenn diese Leistungen ohne Zweifel Waren - die betroffenen Fahrzeuge - umfasst, werden diese vom Leasinggeber nicht dem Leasingnehmer geliefert; geleistet wird vielmehr die mögliche Nutzung der Waren, die Eigentum des Leasinggebers bleiben, und die Leistung der Nutzbarkeit von Waren ist logischerweise eine Dienstleistung. ASL hat überdies in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen, dass ein Full-package"-Leasing erheblich mehr als das Fahrzeug selbst umfassen kann; hier gehörte etwa die Versicherung dazu.

31. So bewertete der Gerichtshof, worauf die Kommission hinweist, in der Rechtssache Aro Lease das Verleasen von Fahrzeugen als eine Dienstleistung im Sinne der Sechsten Mehrwertsteuerrichtlinie, wobei diese Dienstleistungen im Wesentlichen das Aushandeln, die Abfassung, die Unterzeichnung und die Durchführung der Verträge sowie die tatsächliche Bereitstellung der betreffenden Fahrzeuge für die Kunden" seien, während die Leasinggesellschaft Eigentümerin der Fahrzeuge" bleibe.

32. Die Kommission meint weiter, dass der Begriff der Erbringung von Dienstleistungen" im Gemeinschaftsrecht einheitlich zu definieren sei. Auch dem stimme ich zu - es gibt keinen ersichtlichen Grund für abweichende Definitionen, durch die nur Verwirrung entstünde, wie etwaige Tätigkeiten nahe der Trennlinie einzustufen wären. Im Urteil Eurowings Luftverkehr entschied der Gerichtshof, wie die österreichische Regierung anführt, außerdem, dass das Flugzeugleasing eine Dienstleistung im Sinne von Artikel 50 EG ist.

33. Die Frage der Einstufung als Waren oder Dienstleistungen ist ohnehin nur von beschränkter Bedeutung, da es hauptsächlich darum geht, ob tatsächlich Beschränkungen des Handelsverkehrs (mit Waren oder Dienstleistungen) bestehen und ob sie gerechtfertigt werden können. Die Existenz von Beschränkungen hängt nicht ab vom Gegenstand des Handelsverkehrs, und die möglichen Rechtfertigungsgründe sind weitgehend identisch.

Die angeblichen Beschränkungen

34. Obgleich die Vorlagefrage nach ihrem Wortlaut nur darauf zielt, ob das Zulassungserfordernis selbst und die dafür geltenden Fristen rechtmäßig sind, ist auch die Rechtmäßigkeit der übrigen für die Zulassung zu erfüllenden Voraussetzungen zu prüfen.

35. Die beim Gerichtshof abgegebenen Stellungnahmen befassen sich weitgehend damit, ob die fraglichen österreichischen Bestimmungen gerechtfertigt werden können. Es ist aber möglicherweise zweckmäßig, zunächst für jeden Einzelfall zu prüfen, ob sie die grenzüberschreitende Erbringung von Leistungen des Fahrzeugleasings tatsächlich beschränken.

36. Hinsichtlich der möglichen Rechtfertigung für jegliche Beschränkung ist daran zu erinnern, dass gemäß Artikel 55 EG in Verbindung mit Artikel 46 Absatz 1 EG nur solche Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit zulässig sind, die eine Sonderregelung für Ausländer vorsehen und aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit oder Gesundheit gerechtfertigt sind". Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes können auch Beschränkungen, die unabhängig von der Staatsangehörigkeit oder dem Mitgliedstaat des Wohnsitzes oder Sitzes unterschiedslos gelten, zulässig sein, wenn sie durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses objektiv gerechtfertigt werden. Derartige Beschränkungen müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen: Sie müssen geeignet sein, die Verwirklichung des mit ihnen verfolgten Zieles zu gewährleisten, und dürfen nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Zieles erforderlich ist.

Das Zulassungserfordernis

- Bestehen einer Beschränkung

37. Ist das Erfordernis, dass ein nach Österreich von einer dort ansässigen Person zur dortigen Verwendung eingebrachtes Fahrzeug in Österreich (erneut) zugelassen werden muss, als solches eine Beschränkung der Freiheit außerhalb Österreichs ansässiger Fahrzeugleasingunternehmen, Dienstleistungen im Mitgliedstaat Österreich zu erbringen?

38. Die finnische Regierung trägt vor, das Zulassungserfordernis könne nicht als Behinderung des freien Dienstleistungsverkehrs zwischen Mitgliedstaaten angesehen werden, sofern nicht für eingeführte Fahrzeuge strengere Voraussetzungen gälten.

39. Dem kann ich mich nicht anschließen. Das Erfordernis einer (erneuten) Zulassung in Österreich macht es für eine deutsche Fahrzeugleasingfirma schwerer, ihre Dienstleistungen in Österreich zu erbringen als in Deutschland, oder auch schwerer als für entsprechende österreichische Unternehmen in Österreich. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes untersagt Artikel 49 alle Beschränkungen - selbst wenn sie unterschiedslos für inländische Dienstleistende wie für solche aus anderen Mitgliedstaaten gelten -, sofern sie geeignet sind, die Tätigkeiten des Dienstleistenden, der in einem anderen Mitgliedstaat ansässig ist und dort rechtmäßig entsprechende Dienstleistungen erbringt, zu unterbinden, zu behindern oder weniger attraktiv zu machen".

40. Da es sich so verhält, braucht die Frage, ob die vorliegend in Frage stehenden Fristen den freien Dienstleistungsverkehr beschränken, nicht gesondert erörtert zu werden. Es sei allerdings

darauf hingewiesen, dass die Einjahresfrist gemäß § 79 KFG die grenzüberschreitende Erbringung von Dienstleistungen normalerweise nicht beeinträchtigen wird. Da sie für Fahrzeuge ohne dauernden Standort in Österreich gilt, wird sie in den meisten Fällen nur dann eingreifen, wenn der Leasingnehmer im Ausland ansässig ist, aber das Fahrzeug für einen längeren Zeitraum in Österreich benutzt. Unter diesen Umständen ist die vom Leasinggeber an den Leasingnehmer erbrachte Leistung meines Erachtens nicht ihrem Wesen nach grenzüberschreitend.

- Rechtfertigung

41. Um festzustellen, ob das Zulassungserfordernis gerechtfertigt werden kann, ist es dennoch notwendig, sowohl zu prüfen, ob es grundsätzlich gerechtfertigt sein kann, als auch, ob die festgesetzte Frist zu rechtfertigen ist.

42. Was eine Rechtfertigung des Erfordernisses im Grundsatz angeht, so unterstreichen die Kommission und die Mitgliedstaaten Gesichtspunkte der öffentlichen Ordnung und der Verkehrssicherheit, die auch nach meiner Auffassung von Relevanz sind. Es ist in vieler Hinsicht von wesentlicher Bedeutung, dass auf öffentlichen Straßen verwendete Fahrzeuge durch individuelle amtliche Kennzeichen leicht zu identifizieren sind. Aus den Akten der Zulassungsbehörden der Mitgliedstaaten lassen sich erforderlichenfalls Einzelheiten wie die Identität des Eigentümers und/oder rechtmäßigen Besitzers des Fahrzeugs in Fällen von Verkehrsdelikten oder des Verdachts strafbarer Handlungen ersehen, und es lassen sich auf diese Weise Rechtsverpflichtungen wie die Haftpflichtversicherung, die technische Überwachung oder die Entrichtung der anfallenden Abgaben durchsetzen. Diese Regelungen dienen der Bekämpfung von Betrugs- und sonstiger Kriminalität und tragen vor allem dazu bei, einen bestimmten Standard der Verkehrssicherheit durchzusetzen und Unterschreitungen dieses Standards zu sanktionieren.

43. ASL meint, die Zulassung im Herkunftsmitgliedstaat sei ausreichend. Jedes Fahrzeug mit Zulassung in einem Staat, der dem Pariser Übereinkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen von 1926, dem Genfer Abkommen über den Straßenverkehr von 1949 oder dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968 beigetreten sei, dürfe in Österreich frei benutzt werden (sofern es nicht von einer in Österreich ansässigen Person zur dortigen Verwendung in das Inland eingebracht worden sei). Neben Fahrzeugen mit exotischeren Kennzeichen würden in Österreich jeden Tag Zehntausende von Kraftfahrzeugen mit ungarischen, türkischen, jugoslawischen, kroatischen, deutschen und italienischen Kennzeichen von Touristen, Gastarbeitern und ausländischen Unternehmern benutzt. Für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge stelle ein Staatsvertrag über Amts- und Rechtshilfe in Verwaltungs- und Verwaltungsstrafangelegenheiten zwischen Deutschland und Österreich sicher, dass jede erforderliche Information unverzüglich erlangt werden könne.

44. Dieses Argument hat ein gewisses Gewicht. Angesichts verbesserter Mittel der Informationstechnologie und verstärkter polizeilicher und administrativer Zusammenarbeit wird es für die österreichischen Behörden in vorhersehbarer Zukunft ebenso einfach sein, Informationen - wie gegebenenfalls etwa auch die Identität des Leasingnehmers - über ein in Finnland, Portugal, Griechenland oder Irland zugelassenes Fahrzeug zu erlangen, wie gegenwärtig Informationen über ein in Österreich zugelassenes Fahrzeug. Dieser Stand scheint jedoch noch nicht erreicht zu sein. Und selbst wenn er zwischen Österreich und Deutschland bestuende, dürften daraus im Gemeinschaftsrecht keine Folgen gezogen werden, die in Österreich tätige Fahrzeugleasingunternehmen danach diskriminierten, ob sie in Deutschland oder in einem anderen Mitgliedstaat ansässig sind.

45. Wie die Kommission und die Mitgliedstaaten ausführen, ist der Mitgliedstaat der Zulassung überdies nicht nur Garant für Informationen über das Fahrzeug, sondern er ist auch für seine technische Überwachung verantwortlich und zur Erhebung verschiedener das Fahrzeug betreffender Abgaben berechtigt. Die Besteuerung von Kraftfahrzeugen ist bisher nicht harmonisiert worden und weist von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat erhebliche Unterschiede auf. Wie

die Kommission in ihrer Erläuternden Mitteilung betreffend die Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren für Fahrzeuge, die vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, dargelegt hat, kann es nicht einer Privatperson überlassen werden, in welchem Mitgliedstaat sie ihr Fahrzeug zulässt, da sonst sämtliche Fahrzeuge in dem Mitgliedstaat mit dem niedrigsten Steuersatz angemeldet würden. Obgleich dies das private Eigentum an Fahrzeugen betrifft, gelten die gleichen Erwägungen für Leasingvereinbarungen - es würden sich dann alle Fahrzeugleasingunternehmen in dem Staat mit dem niedrigsten Steuersatz niederlassen.

46. Die Kommission führt in dieser Mitteilung weiter aus, dass der Inhaber eines Fahrzeugs dieses grundsätzlich in dem Land zulassen müsse, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz im Sinne der Richtlinie 83/182/EWG habe, also im Wesentlichen dort, wo er wegen persönlicher und/oder beruflicher Bindungen gewöhnlich wohnt. Die österreichischen Vorschriften scheinen auf einem ähnlichen Grundsatz zu beruhen, auch wenn sie auf den Nutzer anstelle des Eigentümers und auf die Benutzung im Inland abstellen.

47. Dieser Ansatz scheint mir völlig berechtigt. Wird ein Fahrzeug vorwiegend in einem Mitgliedstaat von einer dort ansässigen Person oder Firma benutzt, so kann vernünftigerweise die Regel nur die sein, dass die Registrierung in diesem Mitgliedstaat besteht, der auch für die technische Überwachung und die Erhebung von Abgaben zur Finanzierung des Straßennetzes oder von Umweltschutzmaßnahmen, die der Kraftfahrzeugverkehr notwendig macht, zuständig sein sollte. Um sich dies zu verdeutlichen, möge man sich die praktischen Schwierigkeiten und die Verzerrungen des Steueraufkommens vorstellen, die aufträten, wenn alle in Dänemark (mit offenbar den höchsten Kraftfahrzeugsteuern in der Gemeinschaft) verleaste Fahrzeuge in Italien (mit offenbar den geringsten Steuern) zugelassen wären. Das Zulassungserfordernis als solches erscheint deshalb voll gerechtfertigt, um die Verkehrssicherheit zu fördern und Steuerflucht zu bekämpfen.

48. Auch wenn es aus solchen zwingenden Gründen des Allgemeininteresses zu rechtfertigen ist, dass ein von einer in Österreich ansässigen Person nach Österreich zur dortigen Verwendung verbrachtes geleastes Fahrzeug auch in Österreich zugelassen werden muss, geht jedoch ein Erfordernis der Neuzulassung innerhalb von drei Tagen meines Erachtens weit über das für diesen Zweck Erforderliche hinaus und ist deshalb unverhältnismäßig.

49. Selbst wenn man von der eher unwahrscheinlichen Voraussetzung ausgeht, dass die zuständigen Behörden die erforderlichen Formalitäten praktisch sofort abwickeln können, erscheint es dennoch nicht angemessen, dass dem Fahrzeugnutzer eine längere Frist für den Zulassungsantrag versagt bleibt. Wie ASL dargelegt hat, können zahlreiche im Ausland zugelassene Fahrzeuge in Österreich über längere Zeiträume benutzt werden, und es ist kein Grund dafür ersichtlich, auf der erneuten Zulassung praktisch bei Grenzüberschreitung nur deshalb zu bestehen, weil der Benutzer im Inland ansässig ist. Es mag indessen durchaus angemessen sein, für die Stellung des Zulassungsantrags eine relativ kurze Frist festzulegen, wenn der Leasingnehmer das Fahrzeug mit der ursprünglichen Zulassung weiterhin verwenden darf, bis die notwendigen Formalitäten erledigt sind, so dass eine unnötige Unterbrechung der Nutzungsmöglichkeit ausgeschlossen ist. Die Zusatzbelastung beim Leasen eines Fahrzeugs aus einem anderen Mitgliedstaat muss auf das wesentliche Mindestmaß beschränkt bleiben.

50. Außerdem stellt sich die Frage, welche Dauer der Leasingvertrag hat. Hier wurde er für drei Jahre abgeschlossen, ein für Vereinbarungen dieser Art vielleicht üblicher Zeitraum. Fahrzeuge werden aber auch, wenngleich möglicherweise zu anderen Konditionen, für kürzere Zeiträume gemietet. Aus den dem Gerichtshof vorliegenden Unterlagen geht nicht klar hervor, ob eine kürzere Leasingdauer im Sinne von § 82 Absatz 8 KFG als Nachweis dafür ausreichen würde, dass das Fahrzeug nicht seinen dauernden Standort in Österreich hat, oder auch nicht, wie kurz sie sein müsste, damit dieser Nachweis als erbracht gilt. Je kürzer die Vertragsdauer, desto eher erschiene es als ungerechtfertigte Beschränkung, als Voraussetzung für die Nutzung eines

Fahrzeugs in Österreich seine dortige Zulassung zu verlangen - mit dem anschließenden Erfordernis, nach Beendigung der Leasingzeit das umgekehrte Verfahren abzuwickeln.

51. Der Gerichtshof ist nicht speziell gefragt worden, welche Zulassungsfrist gerechtfertigt wäre, und braucht hierüber nicht besonders zu entscheiden. Er ist aber gefragt worden, ob die beiden hier fraglichen Fristen (drei Tage und ein Jahr) mit dem freien Dienstleistungsverkehr vereinbar sind. Insoweit ist eine Frist von drei Tagen weit von dem entfernt, was sich rechtfertigen ließe. Hingegen ist die Frist von einem Jahr, obgleich sie, wie ausgeführt, wahrscheinlich für das grenzüberschreitende Fahrzeugleasing keinerlei praktische Auswirkungen haben wird, zweifelsfrei nicht unangemessen kurz.

52. Als allgemeiner Vergleichsmaßstab mag der in der Richtlinie 83/182 gewählte Ansatz herangezogen werden, auch wenn diese Richtlinie nicht speziell den Fall betrifft, in dem der Einführer des Fahrzeugs im Einfuhrland ansässig ist. Die in ihr festgelegten Steuerbefreiungen gelten grundsätzlich für einen - ununterbrochenen oder unterbrochenen - Zeitraum von sechs Monaten je Zwölfmonatszeitraum. Eine Frist von sechs Monaten könnte deshalb für die Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat geleaster Fahrzeuge nicht als unangemessen kurz angesehen werden. Auf diesem Gebiet ist den Mitgliedstaaten jedoch mangels unmittelbar einschlägiger gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften ein gewisses Ermessen einzuräumen. Im Interesse einer wirksamen Überwachung mögen sie aus sachgerechten Gründen eine kürzere Frist festlegen wollen, wenn der Fahrzeugnutzer im Inland ansässig ist, jedoch darf diese Frist nicht so kurz sein, dass ihre Einhaltung angesichts aller zu erledigenden Förmlichkeiten praktisch nicht möglich oder übermäßig schwierig ist.

Das Erfordernis des Wohnsitzes oder einer Niederlassung

- Bestehen einer Beschränkung

53. Es ist nicht bestritten worden, dass es ein Erfordernis, wonach ein in Österreich von einer dort ansässigen Person verwendetes Fahrzeug auch auf eine in Österreich ansässige Person zugelassen sein muss, für Fahrzeugleasingunternehmen außerhalb Österreichs schwieriger oder weniger attraktiv macht, ihre Dienstleistungen in Österreich zu erbringen.

54. Ein solches Erfordernis bedeutet, dass der Leasinggeber entweder eine Niederlassung in Österreich besitzen oder aber dem Leasingnehmer (oder einer anderen in Österreich ansässigen Person) gestatten muss, das Fahrzeug dort im eigenen Namen zuzulassen. Die erste Alternative ist anerkanntermaßen eine Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs, da sie sowohl Aufwand als auch Ausgaben mit sich bringt, während die zweite Alternative mit der Aufgabe einiger der Rechte verbunden ist, die sich der Leasinggeber als Eigentümer des Fahrzeugs normalerweise vorbehält.

- Rechtfertigung

55. Die Zulassung setzt einen Namen voraus, auf den das Fahrzeug zugelassen wird. Es liegt im Interesse aller Beteiligten, dass dies der Name der für das Fahrzeug verantwortlichen Person ist, was sowohl ihr als auch den Behörden ein Höchstmaß an Kontrolle gewährleistet. Wird ein Fahrzeug indessen für einen relativ langen Zeitraum verleast, so teilen sich Leasinggeber und Leasingnehmer in die Verantwortung auf einer dauerhaften Grundlage. Der Antwort der Kommission auf eine Frage des Gerichtshofes ist zu entnehmen, dass die Mitgliedstaaten insoweit verschiedene Lösungen gewählt haben. Eine Zulassung auf beide Namen schiene den Interessen aller am besten zu dienen, während es einen Eingriff in die Rechte des Fahrzeugeigentümers darstellen könnte, wäre die Zulassung auf seinen Namen völlig ausgeschlossen.

56. Die österreichischen Vorschriften schließen die Zulassung auf den Leasinggeber offenbar nicht aus, verlangen von ihm aber in diesem Fall, dass er eine Niederlassung in Österreich besitzt.

Die österreichische Regierung weist darauf hin, dass es im Fall von Verkehrsdelikten häufig notwendig sein kann, von der Person, auf die das Fahrzeug zugelassen ist, Auskünfte über die Identität des Fahrers im fraglichen Zeitpunkt einzuholen. Diese Auskunft sei schwer zu erlangen, wenn die fragliche Person in einem anderen Mitgliedstaat ansässig wäre. Nach Meinung der Kommission wäre es ausreichend und für die freie Erbringung von Dienstleistungen durch den Leasinggeber nicht beeinträchtigend, wenn das Fahrzeug auf ihn unter Angaben der Daten des Leasingnehmers zugelassen wäre und Letzterer (ebenfalls) die Verpflichtung hätte, allen mit der Zulassung und Benutzung des Fahrzeugs verbundenen Erfordernissen nachzukommen.

57. Dieses Vorbringen der österreichischen Regierung erscheint sachgerecht. Wäre ein Fahrzeug, das seinen Standort in Österreich hat und von einer dort ansässigen Person benutzt wird, nur auf ein Hunderte oder sogar Tausende von Kilometern entferntes Leasingunternehmen zugelassen, so könnte eine angemessene Überwachung äußerst schwierig sein. Andererseits sind auch die Bedenken der Kommission hinsichtlich der Rechte des Eigentümers gerechtfertigt. Können die Rechte des Leasinggebers nur dadurch gewährleistet werden, dass das Fahrzeug auf ihn selbst zugelassen ist, so geht das Erfordernis eines Wohnsitzes oder einer Niederlassung in Österreich eindeutig über das zur Erreichung des verfolgten Zieles Notwendige hinaus.

58. Möglicherweise liegen dem Gerichtshof aber keine vollständigen Informationen über die Einzelheiten der österreichischen Regelung vor, und die endgültige Entscheidung über ihre Verhältnismäßigkeit sollte dem nationalen Gericht überlassen bleiben, das dies besser beurteilen kann. Wäre eine gemeinsame Zulassung auf einen in Österreich ansässigen Beteiligten (den Leasingnehmer) und einen dort nicht ansässigen Beteiligten (den Leasinggeber) möglich, bestuenden gesonderte Registrierungen für Eigentümer und Besitzer oder gäbe es andere angemessene Möglichkeiten der Registrierung und Sicherung der Eigentümerrechte des Leasinggebers, so erschiene das Wohnsitzerfordernis nicht als unverhältnismäßig - es erschiene nicht einmal als Hindernis für die freie Erbringung von Dienstleistungen. Besteht eine solche Möglichkeit hingegen nicht, so geht das Erfordernis meines Erachtens über das Notwendige hinaus und stellt somit eine unzulässige Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs dar.

Die Versicherungserfordernisse

- Bestehen einer Beschränkung

59. Wird die Freiheit außerhalb Österreichs ansässiger Fahrzeugleasingunternehmen, ihre Dienstleistungen in Österreich zu erbringen, dadurch beschränkt, dass ein Fahrzeug, das an eine in Österreich ansässige Person verleast wurde und dort von dieser benutzt wird, bei einem in Österreich berechtigten Versicherer versichert sein muss?

60. Eine solche Regelung greift eindeutig zumindest potenziell in die Freiheit von Fahrzeugleasingunternehmen ein, Fahrzeuge an in Österreich ansässige Kunden zu verleasen; sie mögen Vorzugsvereinbarungen mit außerhalb Österreichs ansässigen Versicherern haben und können dadurch gezwungen sein, ungünstigere Verträge abzuschließen, und in jedem Fall werden sie in ihrer freien Wahl des Versicherers eingeschränkt. Es geht bei dieser Frage aber auch darum, was ein in Österreich berechtigter Versicherer ist; dies werde ich im Zusammenhang mit einer möglichen Rechtfertigung dieses Erfordernisses prüfen.

61. Ob dieses Erfordernis in jedem Einzelfall beschränkend ist, wird auch von der Ausgestaltung des Leasingvertrags abhängen - so davon, ob die Versicherung in der Verantwortung des Leasinggebers oder des Leasingnehmers liegt. Im vorliegenden Fall wurde das Fahrzeug offenbar von ASL bei einem deutschen Versicherer versichert, und es wurde ein bestimmter Betrag in die von Cura zu zahlende Leasingrate eingerechnet; dies scheint beim Full-package"-Leasing üblich zu sein. Das mag nicht für alle langfristigen Leasingverhältnisse gelten (wahrscheinlich indessen für alle kurzfristigen Vermietungen), aber wenn in manchen Fällen tatsächliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des Leasinggebers auch nicht vorhanden wären, so änderte dies nichts

daran, dass dieses Erfordernis grundsätzlich beschränkend ist. Es wird zumindest stets die Freiheit des Leasinggebers beschränken, das Versicherungsverhältnis für seine Fahrzeuge frei zu wählen.

- Rechtfertigung

62. Die mögliche Rechtfertigung für eine Beschränkung dieser Art ist im Licht der gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien zu prüfen, die die Versicherungstätigkeit und insbesondere die Kraftfahrzeugversicherung sehr eingehend regeln. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Erfuellung der Versicherungspflicht für ein im Straßenverkehr verwendetes Fahrzeug von den Behörden des Mitgliedstaats zu überwachen und durchzusetzen ist, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

63. Wie die Kommission ausführt, hängt die Beantwortung dieser Frage weitgehend von der Bedeutung des Ausdrucks bei einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer" ab.

64. Wenn dies bedeutet, dass der Hauptsitz und die behördliche Zulassung des Versicherers in Österreich als Herkunftsmitgliedstaat im Sinne der Richtlinien über andere Versicherungen als die Lebensversicherung bestehen müssen, so handelt es sich eindeutig um eine nicht gerechtfertigte Beschränkung. Geht dieses Erfordernis hingegen nur dahin, dass der Versicherer nach den genannten Richtlinien zur Erbringung von Dienstleistungen in Österreich berechtigt sein muss, so lässt sich die Beschränkung rechtfertigen, auch wenn sie faktisch dennoch vorhanden wäre.

65. Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 73/239 in geänderter Fassung bestimmt: Die Zulassung gilt für die gesamte Gemeinschaft. Sie erlaubt dem Unternehmen, dort Tätigkeiten auszuüben, sei es im Rahmen der Niederlassungsfreiheit, sei es im Rahmen der Dienstleistungsfreiheit."

66. Gemäß u. a. Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 72/166 des Rates, Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 84/5 und den Artikeln 2 und 5 Absatz 1 der Richtlinie 90/232 muss die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung für alle Fahrzeuge mit Standort in einem Mitgliedstaat für die gesamte Gemeinschaft gelten, die von den Rechtsvorschriften jedes Mitgliedstaats vorgeschriebene Deckung gewährleisten und müssen die an einem Verkehrsunfall Beteiligten unverzüglich die Identität des betroffenen Versicherungsunternehmens feststellen können.

67. Obwohl somit grundsätzlich für jeden in einem Mitgliedstaat niedergelassenen und amtlich zugelassenen Versicherer die Möglichkeit bestehen muss, Kraftfahrzeugversicherungen in jedem anderen Mitgliedstaat ohne eine dortige Niederlassung auszuführen, ist eine wichtige Vorkehrung in Artikel 12a der Richtlinie 88/357 niedergelegt. Danach muss der Versicherer u. a. Mitglied des nationalen Versicherungsbüros und des nationalen Garantiefonds des Mitgliedstaats, in dem er Versicherungsleistungen erbringen möchte, sein und sich an deren Finanzierung beteiligen; ferner muss er einen in dem Staatsgebiet dieses Mitgliedstaats ansässigen oder niedergelassenen Vertreter ... ernennen, der alle erforderlichen Informationen über Schadensfälle zusammenträgt und über ausreichende Befugnisse verfügt, um das Unternehmen gegenüber geschädigten Personen zu vertreten, die Schadensersatzansprüche geltend machen könnten, einschließlich der Befugnis zur Auszahlung der den Schadenersatzansprüchen entsprechenden Beträge, und es vor den Gerichten und Behörden des betreffenden Mitgliedstaats in Bezug auf diese Schadensersatzansprüche zu vertreten oder erforderlichenfalls vertreten zu lassen", ohne dass dieser Vertreter eine Zweigniederlassung, Agentur oder Niederlassung des Versicherers bildet.

68. ASL hat eine nach ihren Angaben vollständige amtliche Liste der zur Erbringung der fraglichen Versicherung in Österreich berechtigten Versicherer vorgelegt, von denen, wie sie in der mündlichen Verhandlung ausgeführt hat, mit Ausnahme von zwei Unternehmen alle ihren Hauptsitz in Österreich hätten. Unabhängig davon, ob dies zutreffend ist, verfügt der Gerichtshof nicht über hinreichende Informationen, um festzustellen, ob diese Liste im Einklang mit den

vorstehend genannten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften erstellt wurde. Diese Frage ist vom nationalen Gericht zu entscheiden. Ein Verstoß gegen diese Vorschriften wäre natürlich in erster Linie eine nicht gerechtfertigte Beschränkung der freien Erbringung von Versicherungsleistungen, unter den Umständen des vorliegenden Falles jedoch auch eine Beschränkung der freien Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen des Fahrzeugleasings.

Die Erfordernisse der technischen Überwachung

- Bestehen einer Beschränkung

69. Ist ein zur Verwendung in Österreich verleastes Fahrzeug bereits in Deutschland nach den dortigen Vorschriften technisch und hinsichtlich der Umweltschutzanforderungen geprüft worden, ist dann das Erfordernis weiterer Überprüfungen in Österreich eine Beschränkung der freien Erbringung grenzüberschreitender Leistungen des Fahrzeugleasings?

70. Die Antwort liegt auf der Hand. Es besteht eine Beschränkung, da wegen der Benutzung des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat als dem seiner Herkunft eine zusätzliche Belastung auferlegt wird. Im vergleichbaren Bereich des freien Warenverkehrs hat der Gerichtshof in seinem Urteil Schloh entschieden, dass die technische Untersuchung die Zulassung eingeführter Fahrzeuge erschwert und verteuert und deshalb eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung ist. Eine solche Überprüfung kann jedoch zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen gerechtfertigt sein, wenn sie zur Erreichung des verfolgten Zieles erforderlich ist und weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellt.

- Rechtfertigung

71. Es ist ohne Zweifel ein zwingendes Gebot des Allgemeininteresses, dass auf öffentlichen Straßen verwendete Fahrzeuge technisch und für die Umwelt so sicher wie möglich sind. Gemäß Artikel 1 der Richtlinie 96/96 ist jeder Mitgliedstaat zur regelmäßigen technischen Überwachung der in ihm zugelassenen Kraftfahrzeuge verpflichtet (obgleich im vorliegenden Fall nicht die regelmäßige technische Überwachung nach Zulassung in Österreich, sondern die Pflicht zur Erstprüfung für die Zulassung in Frage steht).

72. Was die Pflichtüberwachung mindestens umfassen muss, wird eingehend in Anhang II der Richtlinie geregelt. Artikel 3 Absatz 1 bestimmt: Die Mitgliedstaaten treffen die ihres Erachtens erforderlichen Maßnahmen, damit nachgewiesen werden kann, dass das Fahrzeug einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist", und Artikel 3 Absatz 2 lautet: Jeder Mitgliedstaat erkennt den in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Nachweis darüber, dass ein im Hoheitsgebiet des betreffenden anderen Mitgliedstaats zugelassenes Kraftfahrzeug, ein Kraftfahrzeuganhänger oder ein Sattelanhänger einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist, in der gleichen Weise an, als hätte er diesen Nachweis selbst erteilt".

73. Nach Artikel 5 dürfen die Mitgliedstaaten jedoch umfassendere, häufigere und strengere Untersuchungen als die vorsehen, die den Mindestanforderungen der Richtlinie entsprechen.

74. Hat ein Fahrzeug die technische Untersuchung in einem Mitgliedstaat positiv durchlaufen, muss somit ein anderer Mitgliedstaat die entsprechende Bescheinigung anerkennen, darf aber gleichwohl von der Bescheinigung nicht umfasste weitere Untersuchungen für die Zulassung im eigenen Staatsgebiet verlangen.

75. Obgleich das Urteil Schloh vor Erlass der Richtlinie 96/96 ergangen ist, ist es im vorliegenden Fall ebenfalls einschlägig. Der Gerichtshof entschied dort, dass die zwischenzeitliche

Inbetriebnahme eines Fahrzeugs seit seiner ersten Untersuchung es für die Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat rechtfertigen kann, nachzuprüfen, ob es sich etwa um einen Unfallwagen handelt und ob der Erhaltungszustand des Fahrzeugs gut ist, sofern die gleiche Nachprüfung auch für Fahrzeuge inländischer Herkunft verlangt wird, für die unter gleichen Umständen die Zulassung beantragt wird.

76. Auf den vorliegenden Fall übertragen, bedeutet dies, dass die österreichischen Behörden, wenn ein von einem deutschen Unternehmen geleastes Fahrzeug wegen des österreichischen Wohnsitzes des Leasingnehmers in Österreich zugelassen werden soll und die technische Untersuchung in Deutschland bereits positiv durchlaufen hat, dennoch eine weitere Untersuchung vorschreiben dürfen, um (i) die Einhaltung aller Anforderungen für in Österreich zugelassene Fahrzeuge, die nicht von Anhang II der Richtlinie 96/96 oder der deutschen technischen Untersuchung umfasst werden, und/oder (ii) nachzuprüfen, dass der Erhaltungszustand des Fahrzeugs sich seit seiner Untersuchung in Deutschland nicht verschlechtert hat, sofern es zwischenzeitlich in Betrieb genommen wurde und die gleiche Nachprüfung auch für ein zuvor in Österreich untersuchtes Fahrzeug bei seiner Neuzulassung vorgeschrieben wäre.

Die Normverbrauchsabgabe

- Bestehen einer Beschränkung

77. Auf den ersten Blick erscheint die Erhebung dieser Abgabe keine unterschiedliche Behandlung mit sich zu bringen, da sie für innerhalb Österreichs erbrachte Leistungen des Fahrzeugleasings offenbar genauso gilt wie für grenzüberschreitende Leistungen dieser Art.

78. Das heißt allerdings noch nicht, dass die Steuer nicht vom grenzüberschreitenden Dienstleistungsverkehr abhalten könnte; eine Maßnahme braucht, um einen Verstoß gegen Artikel 49 EG zu bilden, nicht unterschiedslos zu gelten. ASL und die Kommission haben außerdem darauf hingewiesen, dass eine österreichische Firma infolge der nur einmaligen Erhebung dieser Abgabe ihre Fahrzeuge ohne weitere Zahlung mehrfach verleasen oder in Österreich veräußern könne, während ein deutscher Wettbewerber, der eine solche weitere Nutzung oder Verfügung über seine Fahrzeuge nicht beabsichtige, dieselbe Abgabe - von bis zu 16 % des Fahrzeugwerts - möglicherweise für eine sehr kurze Leasingdauer entrichten müsse. Die Abgabe sei deshalb eine Belastung, die Unternehmen, die ihre Fahrzeuge nicht nur in Österreich verleasen und/oder verkaufen wollten, vom Angebot grenzüberschreitender Leasing-Dienstleistungen in Österreich abhalten könnte.

- Rechtfertigung

79. Abgaben auf Kraftfahrzeuge lassen sich in verschiedene Kategorien einteilen. Die Mehrwertsteuer wird auf den Verkauf eines Fahrzeugs oder die Erbringung einer Vermietungsleistung je nach dem Ort des Umsatzes gemäß der Sechsten Mehrwertsteuerrichtlinie erhoben. Andere Abgaben können bei der Zulassung oder Inbetriebnahme und/oder wiederkehrend wegen fortbestehender Zulassung oder Benutzung erhoben werden; sie wurden gemeinschaftsrechtlich bisher nicht harmonisiert, müssen aber in jedem Fall unterschiedslos gelten.

80. ASL macht geltend, die Normverbrauchsabgabe bilde eine verschleierte Erhöhung der Mehrwertsteuer unter Verstoß gegen Artikel 12 Absatz 3 Buchstabe a der Sechsten Mehrwertsteuerrichtlinie, der nur einen Normalsteuersatz und zwei ermäßigte Steuersätze zulasse. Der Normsatz der Mehrwertsteuer in Österreich betrage 20 %, und die Normverbrauchsabgabe sei als Ausgleich für den früher höheren Steuersatz von 32 % insbesondere auf den Verkauf oder die Vermietung von Kraftfahrzeugen eingeführt worden. Überdies bemesse sich die Abgabe nach einem Prozentsatz vom Fahrzeugwert.

81. Die Frage des nationalen Gerichts betrifft jedoch die Vereinbarkeit der österreichischen Anforderungen mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften über die Dienstleistungsfreiheit. Dass die Abgabe möglicherweise nicht mit den Vorschriften der Mehrwertsteuerrichtlinien in Einklang steht, ist für diese Frage als solches nicht relevant. Zudem wurde die Frage der Mehrwertsteuer anscheinend nicht einmal vor dem nationalen Gericht aufgeworfen. Meines Erachtens hat der Gerichtshof nicht darüber zu entscheiden, ob eine angebliche Umweltsteuer mit wertbezogener Komponente in ihrer Berechnung mit den Mehrwertsteuerrichtlinien in Einklang steht, wenn diese Frage nicht im Ausgangsverfahren aufgeworfen wurde und für die Vorlagefrage nicht relevant ist und wenn ferner den Mitgliedstaaten nicht umfassend Gelegenheit gegeben wurde, hierzu Stellung zu nehmen.

82. Auch wenn die Höhe der Abgabe vom Wert des Fahrzeugs abhängt, schwankt sie jedenfalls auch signifikant je nach Normverbrauch. Sie kann somit vom Erwerb von Fahrzeugen abhalten, die die Umwelt übermäßig schädigen; mit diesem Ziel wurde die Abgabe nach dem Vorbringen der österreichischen Regierung eingeführt. Was verleaste Fahrzeuge angeht, so betrifft überdies die wertbezogene Komponente in der Abgabeberechnung eben den Fahrzeugwert und nicht die Vergütung für die Dienstleistung. Die Abgabe kann daher nicht als Umsatzsteuer auf diese Leistungserbringung im Sinne der Mehrwertsteuerrichtlinien angesehen werden.

83. Die österreichische Regierung trägt vor, die Normverbrauchsabgabe bezwecke ökologisch vernünftiges Verhalten beim Erwerb oder Leasing privater Kraftfahrzeuge. Derartige Abgaben wurden bisher gemeinschaftsrechtlich nicht harmonisiert, es besteht aber kein Zweifel daran, dass sie zu dem in Artikel 2 EG niedergelegten Ziel der Gemeinschaft beitragen, ein hohes Maß an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität ... zu fördern", und einem breiten öffentlichen und internationalen Interesse hieran entsprechen. Grundsätzlich wird eine solche Steuer durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt, und sie erscheint auch zur Erreichung der mit ihr verfolgten Ziele geeignet, da eine verhältnismäßig hohe Steuer, die mit dem angegebenen Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs ansteigt, vermutlich die Anschaffung der im Kraftstoffverbrauch sparsamsten Fahrzeuge fördert.

84. ASL und die Kommission haben jedoch darauf hingewiesen, dass die Normverbrauchsabgabe in ihrer Höhe unabhängig von der Dauer der Benutzung oder Zulassung des Fahrzeugs in Österreich erhoben werde. Für ein Fahrzeugleasingunternehmen hänge die Amortisierung der Abgabe aber weitgehend von dieser Zeitdauer ab. Soweit bekannt sei, dass ein Fahrzeug in Österreich nur für einen begrenzten Zeitraum zugelassen sein und dort seinen Standort haben werde, sei deshalb eine anteilige Abgabenerhebung vorzusehen.

85. Ich schließe mich dieser Auffassung grundsätzlich an, jedoch mit der Maßgabe, dass dies nicht notwendig eine unmittelbare oder präzise Abhängigkeit der Normverbrauchsabgabe von der Zeitdauer oder dem Ausmaß der umweltbelastenden Benutzung des Fahrzeugs in Österreich einschließen sollte. Erforderlich ist, dass die Maßnahme die Dienstleistungsfreiheit nicht dadurch beschränkt, dass sie über das zur Erreichung eines berechtigten Zieles Notwendige hinausgeht. Das Ziel der Abgabe besteht im vorliegenden Fall offenbar darin, dem Erwerb oder Besitz von Fahrzeugen mit hohem Kraftstoffverbrauch entgegenzuwirken und nicht so sehr ihrer Nutzung (was wirksamer über eine Abgabe auf den Kraftstoff selbst zu erreichen wäre). Dieses Ziel kann jedoch ohne Diskriminierung ausländischer Fahrzeugleasingunternehmen erreicht werden, indem

die Abgabe etwa wiederkehrend je nach Fortdauer der Fahrzeugzulassung erhoben wird. Unabhängig davon, ob diese oder eine andere Möglichkeit gewählt wird, muss die Steuer, um gerechtfertigt zu sein, so erhoben werden, dass sie in anderen Mitgliedstaaten geleaste Fahrzeuge nicht stärker als innerhalb Österreichs geleaste Fahrzeuge belastet, wobei die Zeitdauer der Benutzung des jeweiligen Fahrzeugs in Österreich maßgebend ist.

Ergebnis

86. Demnach schlage ich vor, die Frage des Handelsgerichts Wien wie folgt zu beantworten:

Eine nationale Vorschrift, wonach ein Fahrzeug, das eine im Mitgliedstaat A ansässige Person zur dortigen Benutzung von einem im Mitgliedstaat B ansässigen Leasinggeber least, im Mitgliedstaat A auf die erstgenannte Person zugelassen sein muss, beschränkt zwar die Dienstleistungsfreiheit gemäß Artikel 49 EG, sie ist aber durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses grundsätzlich gerechtfertigt. Eine solche Regelung darf jedoch nicht andere, die Dienstleistungsfreiheit noch weitere beschränkende Voraussetzungen enthalten, es sei denn, auch diese sind aus solchen Gründen gerechtfertigt und gehen nicht über das für die Erreichung des mit ihnen verfolgten Zieles Erforderliche hinaus. Zu aus diesen Gründen unzulässigen Voraussetzungen gehören:

- eine Zulassungsfrist, die angesichts der zu erfüllenden Förmlichkeiten so kurz ist, dass ihre Einhaltung nicht möglich oder unangemessen beschwerlich ist;
- ein Verbot der Zulassung auf den Leasinggeber, wenn dieser keinen Sitz, Wohnsitz oder keine Hauptniederlassung im Mitgliedstaat A hat, sofern die Rechte des Leasinggebers als Eigentümer nicht in anderer Weise angemessen gewährleistet werden;
- eine Versicherungspflicht für das Fahrzeug, die nicht mit den Bestimmungen über die freie Erbringung von Versicherungsleistungen in der Gemeinschaft in Einklang steht;
- eine vorgeschriebene technische Untersuchung, die lediglich eine im Mitgliedstaat B bereits durchgeführte Untersuchung wiederholt, es sei denn, die Untersuchung betrifft seit der ersten Untersuchung in Betrieb genommene Fahrzeuge und gilt ebenso bei Ansässigkeit des Leasinggebers im Mitgliedstaat A;
- eine Abgabe von bis zu 16 % des Fahrzeugwerts, sofern nicht sichergestellt ist, dass die Abgabe so erhoben wird, dass sie im Mitgliedstaat B geleaste Fahrzeuge nicht stärker als im Mitgliedstaat A geleaste Fahrzeuge belastet, wobei die Nutzungsdauer des jeweiligen Fahrzeugs im Mitgliedstaat A maßgebend ist.