

Herzlich willkommen bei den Auconews!

Wir begrüßen Sie herzlich bei der heutigen Ausgabe der Auconews und senden Ihnen, wie bereits angekündigt, den Ablaufbericht der Richtlinienänderung zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II zu.

Wir bedanken uns an dieser Stelle für das von Ihnen erwiesene Vertrauen, die vielen Anrufe, E-Mails und Ihr Interesse.

Über tausend Faxe haben uns erreicht und mit Ihrer Mithilfe haben wir viel bewegt.

Gemeinsam sind wir stark – das haben wir durch unsere Aktion erfahren können.

Wir danken Ihnen!

Die letzten 12 Monate waren für unser Team durch viel Aufregung geprägt.

Wir haben etliche Rückschläge hinnehmen müssen, aber getreu nach dem Motto: "nur wer aufgibt, hat verloren", haben wir es geschafft.

Es geht weiter:

Für Tausende von Reimporteuren, für freie Händler und für uns...

■ Die Kampagne, der Plan und die Ausführung
■ Gemeinsam sind wir stark – die Zusammenarbeit mit dem BFI
■ Chronologischer Ablauf der Kampagne
■ Die Rechtsgutachten: Was man schwarz auf weiß hat, kann man getrost nachhause tragen
■ Aufbau der Beschwerde
■ Inhaltsverzeichnis der Beschwerde
■ Das offizielle Schreiben des Ministeriums

■ Die Kampagne, der Plan und die Ausführung

Als die Aucotras im August 2004 von der geplanten Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II erfahren hat, informierten wir sofort den Bundesverband der freien Importeure über die Sachlage und die zu erwartenden Folgen für die Reimporteure und freien Händler.

Es war uns sofort bewusst, dass wir mit allen Mitteln verhindern müssen, dass diese Richtlinie ab dem 01. Oktober 2005 umgesetzt wird.

Wir haben am Anfang beschlossen, dass wir zuerst die nationalen Behörden anschreiben und diese über die negativen Folgen der Richtlinienänderung informieren. Bereits in diesen ersten Anschreiben wurden die zuständigen Behörden detailliert über die europarechtlichen Rechtsverstöße benachrichtigt. Wir haben als nächsten Schritt eine Mailing-Aktion gestartet und unsere Kunden per E-Mail und später über ein Anschreiben informiert. Auf unserer Homepage wurde die Sachlage und die Konsequenzen nochmals geschildert. So konnten wir viele Betroffene erreichen. Zeitgleich haben wir eine Informationsmappe erstellt, die die Sachlage, die Rechtsverstöße und Konsequenzen beschrieb. Diese wurde an die zuständigen Behörden und an das Ministerium gesandt.

Als die Vorarbeit geleistet war, wurden dann die Rechtsgutachten in Auftrag gegeben.

Wieder zeitgleich wurde von Frau Münch die offizielle Beschwerde an die Europäische Kommission verfasst.

Wir waren uns darüber im Klaren, dass wir bessere Chancen gegen die Umsetzung der Richtlinie haben werden, wenn wir einen starken Verbündeten mit vielen Mitgliedern an unserer Seite haben, unter dessen Namen nach außen agieren können. Der BFI als Interessenvertretung ist in Fachkreisen bekannt und auch bei Beschwerden bei der Europäischen Union ist es erfahrungsgemäß ratsam, wenn der Beschwerdeführer kein einzelnes Unternehmen ist.

Die Zusammenarbeit derart, dass die Aucotras sämtliche Schreiben verfasst hat und der BFI diese mit dem Unterzeichner Theo Breitgoff als Vorstand versendete.

■ Gemeinsam sind wir stark – die Zusammenarbeit mit dem BFI

Zu Beginn unserer Kampagne haben wir mit dem BFI beschlossen, gemeinsam gegen die Richtlinie vorzugehen. Hierbei haben wir vereinbart, dass die Aucotras den kompletten Ablauf bestimmt und alle Arbeit übernimmt. Der Schriftverkehr mit Behörden und der Europäischen Kommission wurde aber unter der Flagge des BFI versendet und veröffentlicht.

Wir erhielten hierfür das Verbandsfirmenpapier und eine Vollmacht des Vorstandes, so dass wir jederzeit zeitnah reagieren konnten. Sinn und Zweck dieser Vorgehensweise war, die Problematik besser zu verdeutlichen und präsenter zu machen. Die Aucotras als alleiniger Beschwerdeführer wäre zu leicht in die Kategorie "Einzelschicksal" abgestempelt worden.

Sämtliche Recherchen und Ausarbeitungen wurden von dem Team der Aucotras, Herr Johannes Thiel und insbesondere Frau Sabine Münch, erledigt. So auch die Beauftragung der Erstellung von drei Rechtsgutachten, die die Rechtsproblematik aus nationaler (BGB, Verwaltungsrecht, Grundgesetz) und europäischer (EUV/EGV) Sicht beurteilen.

Leider war es uns von Anfang an bewusst, dass es nahezu aussichtslos war, auf nationaler Ebene etwas zu bewegen. Wir erhielten zwar viel nette Briefe von Politikern, die teilweise wie Mitleidbekundungen anmuteten, doch Einsatz kam bis zum März 2005 leider keiner. Vielmehr hatte es für uns den Anschein, dass die verantwortlichen Politiker und ihre Mitarbeiter die Brisanz der Lage nicht erkannt haben oder sie nicht erkennen wollten. Selbst bei der Paketsitzung der Europäischen Kommission in Brüssel, bei der die Kommission explizit auf die Sachlage und den Verstoß gegen das europäische Recht hinwies, schenkte die deutsche Vertretung der Problematik keine Beachtung, und äußerte sich

lapidar mit der Aussage, dass die Richtlinie keine Wettbewerbsverzerrung und Einschränkung des freien Warenverkehrs darstelle.

Aber Ausnahmen bestätigen die Regel: Es gibt ihn doch noch, den Politiker, der sich für die Bürger aktiv einsetzt. Im März 2005 nahmen wir Kontakt zu Herrn Manfred Nink, (Landtagsabgeordneter Rheinland-Pfalz, Verkehrspolitischer Sprecher der SPD) auf. Herr Nink besuchte uns daraufhin am 23. März 2005 in unserem Büro. Er interessierte sich für die Problematik, verstand unsere Situation und versicherte uns Unterstützung. Im August stellte uns Herr Nink einen Kontakt mit dem Ministerpräsidenten des Landes Rheinland-Pfalz her. Wir möchten uns an dieser Stelle herzlich bedanken.

Ab März war die europäische Kommission als übergeordnete Instanz unser Ansprechpartner. Hier mussten wir agieren und es war ebenso schnell auch hier klar, dass wir die Problematik ganz präzise und sachlich aufarbeiten mussten. Zudem musste exakt herausarbeitet werden, gegen welche Artikel des europäischen Rechts, explizit des Europäischen Vertrages mit der Richtlinie verstoßen wurde. Nur so ließ sich eine Beschwerde formulieren und auch ein Vertragsverletzungsverfahren bei der EU einleiten.

Nach eingehender Recherche haben wir dann drei Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, um der Beschwerde mehr Autorität zu verleihen.

Nach zwölf Monaten, die geprägt waren von Arbeit, Stress und auch diversen Rückschlägen konnten wir dann im August 2005 die offizielle Beschwerde persönlich bei der Europäischen Kommission einreichen. Jetzt ging alles ganz schnell. Der zuständige Mitarbeiter der Europäischen Kommission hatte nun "das Rüstzeug" und konnte dem Bundesministerium Fakten präsentieren. Des Weiteren wollte die Europäische Kommission das offizielle Vertragsverletzungsverfahren einleiten. Erst nachdem wir die Beschwerde bei der Kommission eingereicht hatten, reagierte die Bundesregierung. Wir hatten zuvor zwar das offizielle Aktenzeichen erhalten, doch ohne die formelle Beschwerde

wäre wohl ein offizielles Vertragsverletzungsverfahren seitens der Kommission eingeleitet worden. Nachdem aber die Ausarbeitung in Form der Beschwerde bei der Kommission vorlag, musste die deutsche Politik einlenken. Die Fakten lagen eindeutig auf dem Tisch. Die Möglichkeit beim Europäischen Gerichtshof zu landen war sehr wahrscheinlich.

Die Argumentation der Bundesregierung, dass die Richtlinie keine Wettbewerbsverzerrung darstelle, war seitens der Bundesregierung nicht mehr haltbar und ein Vertragsverletzungsverfahren unter diesen Voraussetzungen sehr wahrscheinlich.

Erst auf den Druck der Kommission hin wurde dann nach einem Jahr eingelenkt.

Fakt ist, dass kein Arbeitsplatz zerstört und kein Reimporteur benachteiligt sein wird. Deutschland macht keinen Alleingang machen und aktiviert die Initialzündung ...Das Pulverfass ist nicht explodiert und wir sind sicher, dass auch Sie erleichtert sind...

Mit besten Grüßen

Sabine Münch für Aucotras

■ Chronologischer Ablauf

Mai 2004

07. 05. 2004:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

(R. Hesse-Frontzek) an den BFI

-Zusendung des 1. Entwurfes der Richtlinie zur ZB I und II sowie des Entwurfes des Leitfadens zur Ausfüllung der ZB I und II mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 28. Mai 2004.

ZU BEMERKEN: Dieser Entwurf sah die Bindung der Erstellung des Fahrzeugbriefes an die Zulassung NICHT vor. Aus diesem Grund wurde dieser Entwurf wohl auch dem BFI zur Durchsicht zugesandt...

25. 05. 2004:

BFI an Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Inhalt des Schreibens: Der BFI befürwortet diesen Entwurf. Ein Veto war bis dahin nicht nötig, da dieser Entwurf keine Nachteile für die Reimporteure beinhaltete.

August 2004

Der Kampf beginnt...

Informationsfluss ... diesen haben die verantwortlichen Stellen nicht bedacht...

25. 08. 2004:

Die Aucotras erhält von **dritter Seite** den Entwurf zur Richtlinie zur ZB I und II. Hier ist der Passus "Brieferstellung nur in Verbindung mit der Zulassung" eingebaut. Der BFI erhielt hierzu KEINEN Entwurf zugesandt.

September 2004

Der Wettlauf mit der Zeit beginnt...und wir geben (Voll) Gas!

01.09. 2004: Herr Thiel beauftragt Frau Sabine Münch (Politologin und Germanistin) mit der Ausarbeitung der rechtlichen Grundlagen, der Planung und Realisierung der Kampagne gegen die Umsetzung der Richtlinie.

Der BFI und die Aucotras beschließen, gemeinsam gegen die Richtlinie vorzugehen. Hierbei wird vereinbart, dass die Aucotras sämtliche Ausarbeitungen und den gesamten Schriftverkehr gestaltet. Es wird unter der Flagge des Verbandes veröffentlicht, um bei den zuständigen Behörden eine größere Akzeptanz und Autorität zu suggerieren.

Viele Briefe, kaum Antworten...Der Schriftverkehr

09. 09. 2004: BFI an die Europäische Kommission
Enterprise Directorate-General
Referat Automobilindustrie
Rue de la Loi 200
B-Bruxelles
Herr Dr. Reinhard Schulte-Braucks

16. 09. 2004: Bfi (Johannes Thiel) an Landtag Rheinland-Pfalz
Abgeordneter
Dr. Edmund Geisen (MdL)
Postfach 1350
54544 Daun

22. 09. 2004: BFI an Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Leiter des Referats S 35
Postfach 200100
53170 Bonn
Herrn Siegfried Vogt

24. 09. 2004: Johannes Thiel an Dr. Edmund Geisen / Ministerium für Wirtschaft, Verkehr , Landschaft und Weinbau
Der Minister
Stiftstraße 1
55146 Mainz
Herr Staatssekretär Günther Eymael

Oktober 2004

13. 10. 2004: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen
an
den BfI
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn
Bearbeiter: Herr R. Hesse-Frontzek
Absender: Siegfried Vogt

19. 10. 2004: Staatssekretär Günther Eymael an
Landtagsabgeordneten
Dr. Edmund Geisen
Postfach 1350
54544 Daun

26. 10. 2004: Dr. Edmund Geisen an Herrn Johannes Thiel

Dezember 2004

01. 12. 2004: Johannes Thiel an Dr. Edmund Geisen (MdL)

Januar 2005

19. 01. 2005: BFI an die Europäische Kommission
Generaldirektion Binnenmarkt
B-1049 Bruxelles
Herrn Florian Schmidt

Februar 2005

02. 02. 2005: Telefonkonferenz des BFI
Der Vorstand genehmigt der Aucotras 2.500€
Unterstützung für die Anwaltskosten

14. 02.2005: Europäische Kommission an den BFI
Generaldirektion Unternehmen und Industrie
Direktion C: Rechtsvorschriften
Anwendung der Artikel 28 bis 30 EU
Referatsleiterin
Frau Ghyslaine Guisolphe

15. 02. 2005: Versendung des Infoschreibens an unsere Kunden. Hier wird auf die Konsequenzen der neuen Richtlinie für die Reimporteure hingewiesen. Wir bitten darum, die mitgesendete Widerspruchserklärung auszufüllen. Wir haben eine Responsequote von 98% erreicht und möchten uns nochmals herzlich bedanken.

März 2005

Veröffentlichung eines Artikels im Parallelimporteur über die Situation, die Folgen und unser Engagement.

02. 03. 2005: Telefonische Kontaktaufnahme mit der Europäischen Kommission
Frau Keller
Vertretung Deutschland
Unter den Linden 78
10117 Berlin

02. 03. 2005: Aucotras an Dr. Edmund Geisen (MdL)

03. 03. 2005: Aucotras an Bürgermeister Merkator (Stadt Mainz)
Am Rathaus 1
55116 Mainz

03.03. 2005: Aucotras an Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Stiftstraße
55116 Mainz
Herrn Wolfgang Pörsch

08. 03. 2005: Treffen (Herr Thiel, Frau Münch) mit dem Vorstand des BVFK (Ansgar Klein) in Bonn. Erläuterung der Sachlage und der Konsequenzen der Richtlinie. Der BVFK will in der Verbandszeitschrift "Motion" einen Artikel veröffentlichen und eine Pressemitteilung herausgeben.

Sie tun es doch und schlagen jede Warnung in den Wind...

10. 03. 2005: Die "Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II" wird im Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 59. Jahrgang 2005, Heft 6 (173-280) veröffentlicht und ist damit amtlich.

Unser Motto: Jetzt geben wir erst recht Gas!!!

11. 03. 2005: E-Mail an Frau Keller (Bürgerbeauftragte der Europäischen Kommission) mit Situationsdarstellung

18. 03. 2005: Aucotras (per E-Mail und Post) an Mitglied des Bundestages, Mitglied im CDU-Präsidium Peter Rauen
Neustr. 36
54428 Salmtal

23.03.2005: Treffen mit Herrn Thiel/Frau Münch mit dem Landtagsabgeordneten Manfred Nink
Besprechung der Sachlage
Herr Nink versichert aktive Unterstützung

23. 03. 2005: Antwort von Frau Keller an Herrn Thiel

31. 03. 2005: BFI an Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Leiter des Referats S 35
Postfach 200100
53170 Bonn
Referatsleiter: Siegfried Vogt

April 2005

07. 04. 2005: Dr. Lothar Kaufmann (Leiter der Abteilung Verkehr und Straßenbau)
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau schreibt an die Aucotras.

07. bis 09. April 2005:

BFI Jahreshauptversammlung in Prag. Herr Johannes Thiel informiert die Mitglieder nochmals über die aktuelle Lage.

Es findet ein Meeting (anwesend: Herr Breitgoff, Herr Johannes Thiel) statt, bei dem nochmals die Situation erörtert wird.

Mai 2005

02. 05. 2005: Artikel "Keine Kfz-Briefe mehr – Schwerer Schlag für EU-Importeure" von Doris Plate in der Zeitschrift "Autohaus" (Heft 9)

26. 05. 2005: Termin bei Rechtsanwalt Dr. Kleine-Cosack in Freiburg. Herr Thiel und Frau Münch erläutern hier die Problematik mit Herrn Dr. Kleine-Cosack. Dieser wird beauftragt, die Rechtsverletzung aus Europarechtlicher und deutscher (verwaltungsrechtlicher) Sicht zu begutachten.

Juni 2005

Es kommt Bewegung ins Spiel...

13. 06. 2005: Europäische Kommission an den BFI
Generalsekretariat
Brüssel
Frau Maria Isabel Alvarez Cuartero
**Zuteilung des Aktenzeichens 2005/4569, SG (2005)
A/5550**

16.06.2005: Treffen mit Frau Silke Brüggebors vom Euro Info Centre
Problematik der Richtlinie wird erläutert

17. 06. 2005: Europäische Kommission
Generaldirektion Unternehmen und Industrie
Direktion C: Rechtsvorschriften
Anwendung der Artikel 28 bis 30 EG
Die Referatsleiterin
Ghyslaine Guisolphe
Das formelle Beschwerdeverfahren gegen
Deutschland soll eingeleitet werden

Juli 2005

Allianzen werden geschlossen...

20. 07. 2005: Termin bei Bürgermeister Merkator in Mainz. Die Problematik wird eingehend erläutert und die Stadt Mainz versichert der Aucotras ihre Unterstützung.

August 2005

Endlich!!! Der Termin bei der Europäischen Kommission in Brüssel

04. 08. 2005: Termin bei der EU-Kommission in Brüssel mit Herrn Dr. Florian Schmitt
Anwesend: Herr Thiel, Frau Münch
Abgabe der Beschwerde
Intensives Gespräch mit Herrn Schmitt bezüglich der Dringlichkeit und Brisanz der Thematik für die Reimporteure

05.08.2005: Herr Nink sendet die von uns ausgearbeitete Beschwerde an den Ministerpräsidenten Kurt Beck mit der Bitte um einen persönlichen Gesprächstermin

29.08.2005: Martin Stadlmaier, Chef der Staatskanzlei antwortet im Namen des Ministerpräsidenten Kurt Beck und nennt uns den Europabevollmächtigten, Herr Staatssekretär Dr. Klär als Ansprechpartner

1. September 2005

...1 Jahr später:

▶ **Die Bundesregierung lenkt ein. Die Richtlinie soll geändert werden!!!**

▶ Bei den Zulassungsstellen werden die Rechenzentren eingeschaltet, damit die Erfassungsprogramme realisiert werden.

▶ Es wird an einer Übergangslösung gearbeitet.

Geschafft !!! Ein einjähriger Kampf ist beendet!

AUCOTRAS

■ **Die Rechtsgutachten (Zusammenfassungen): Was man schwarz auf weiß hat, kann man getrost nachhause tragen**

Dr. Kleine-Cosack, Freiburg zum "Problem der Wettbewerbsnachteile freier Reimporteure durch geänderte Zulassungsrichtlinien in Deutschland".

Festzustellen ist, dass die Neuregelung mit nationalem Verfassungsrecht sowie Europarecht nicht vereinbar ist.

-Die fragliche Verwaltungsvorschrift verstößt gegen das Grundrecht der Berufsfreiheit des Art. 12 GG, weil sie ohne rechtfertigenden Grund in unverhältnismäßiger Weise unter Abweichung von der bisher bewährten Praxis bei Parallelimporten untersagt, dass der Parallelimporteur auch die an die Stelle des bisherigen Kfz-Briefes tretende Zulassungsbescheinigung Teil II beschafft. Der Parallelimport wird unverhältnismäßig erschwert, weil es letztlich Sache des Käufers sein wird, sich die fragliche Bescheinigung zu beschaffen. Rechtfertigende Gründe sind für die Neuregelung nicht ersichtlich. In jedem Fall gibt es mildere Mittel, um angestrebten öffentlichen Zielen gerecht zu werden.

-Die fragliche Neuregelung betrifft unter den Importeuren vor allem die freien bzw. unabhängigen Importeure. Keinerlei Nachteile haben hingegen Vertragshändler. In der besonderen Benachteiligung der unabhängigen Importeure liegt zugleich ein Verstoß gegen Art. 12 GG i.V.m. Art. 3 GG.

-Die fragliche Neuregelung ist auch mit dem höherrangigen Europarecht nicht vereinbar. Sie verletzt einmal das Recht des freien Warenverkehrs, Art. 28 EGV. Zum anderen wird unverhältnismäßig in die durch Art. 49 EGV geschützte Dienstleistungsfreiheit eingegriffen. Schließlich enthält die Neuregelung eine – verdeckte– Diskriminierung der Parallelimporteure zugunsten konkurrierender Vertragshändler.

-Der Verstoß der fraglichen Verwaltungsvorschrift gegen höherrangiges Recht hat zur Folge, dass sie nicht angewandt werden darf und daher Behörden verpflichtet sind, auch ab dem 01.10.2005 entsprechend der bisher bei Kfz-Briefen üblichen Praxis künftig Zulassungsbescheinigungen Teil II auszustellen und auf Antrag von Importeuren sowie der mit diesen Unternehmen zusammenarbeitenden Dienstleister tätig zu werden.

Universitäts- Prof. Dr. Dr. Jürgen Enthaler, Kaiserslautern: Gutachten zur Zulassungssituation bei Importfahrzeugen in Deutschland ab dem 01.10.2005

-Die deutsche Verwaltungsrichtlinie verstößt gegen das Europäische Kartellrecht, Art. 81 EG, GVO 1400/2002. Die selektiven Vertriebssysteme, wie sie von den Automobilherstellern auf der Grundlage der GVO 1400/2002 genutzt werden, sind nur deshalb mit Art. 81 EG vereinbar, weil die GVO zwar einerseits den Wettbewerb beschränkt, aber andererseits den Binnenhandel fördert. Erst durch diesen Ausgleich ist die GVO und damit verbunden, die Vertriebssysteme der Automobilhersteller kartellrechtlich in Ordnung. Wird nun der Binnenhandel durch die deutsche Verwaltungsrichtlinie eingeschränkt, besteht dieser Interessenausgleich nicht mehr.

-Die deutsche Verwaltungsrichtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II verstößt gegen Art. 28 EG, in dem die Warenverkehrsfreiheit dadurch eingeschränkt wird, dass (neue) PKW, die aus dem Gebiet des Binnenmarktes nach Deutschland gebracht werden, in ihrer Verkehrsfähigkeit erheblich eingeschränkt und damit zu Waren minderen Rechts werden.

-Die deutsche Verwaltungsrichtlinie verstößt gegen Art. 14 GG, indem sie im Hinblick auf die ganz erhebliche Einschränkung der Verkehrsfähigkeit des Wirtschaftsgutes PKW enteignende Wirkung hat.

Folgende Konsequenzen werden sich für die Behandlung reimportierter Fahrzeuge ergeben:

- Aufgrund der nachgeschilderten Risiken für den Verbraucher werden freie Händler bzw. freie Importeure potentielle Kunden verlieren
- potentielle Kunden mit Leasing- oder Finanzierungsabsicht werden sich an die innerdeutschen Vertragshändler wenden
- potentielle Kunden mit Barzahlung (per se ungewöhnlich) werden das Risiko, beim Erwerb von Nichtberechtigten kein Eigentum zu erlangen, nicht tragen wollen
- zu Gunsten deutscher Händler, die am selektiven Vertriebssystem teilnehmen, wird innerhalb Deutschland praktisch ein Monopol auf Verschaffung des Fahrzeugs nebst Kfz-Brief geschaffen
- die wirtschaftliche Betätigung durch EU-Reimporteure innerhalb der EU wird hierdurch nachhaltig beschränkt
- faktisch werden für die Reimporteure Handelsbarrieren geschaffen.

RA Lang, Trier zur "öffentlich-rechtlichen/zivilrechtlichen Funktion des Fahrzeugbriefs"

1. An der öffentlich rechtlichen Bedeutung des Fahrzeugbriefes wird sich auch ab dem 01. Oktober 2005 nichts ändern. Die Zulassungsstelle hat das amtliche Kennzeichen des Fahrzeuges und die Personalien dessen, für den das Fahrzeug zugelassen wird, in den Fahrzeugbrief einzutragen (§25 Abs. 1 Satz 1 StVZO).

-Der Fahrzeugbrief dient der Sicherung des Eigentums und anderer Rechte am Fahrzeug. Daher ist der Brief bei jedem Eigentumswechsel vorzulegen und sein Verlust anzuzeigen.

-Weiterhin dient der Brief der Fahrzeugbeschreibung, so dass die Zulassungsstelle bei noch fehlender Beschreibung des Fahrzeuges diese Daten durch Eintragung verifizieren muss (beispielweise aus COC-Papieren).

2.

-In zivilrechtlicher Hinsicht spielte der Kfz-Brief mit Blick auf den sogenannten Gutgläubenschutz beim Erwerb von Nichtberechtigten eine wesentliche Rolle und wird dies auch unter dem Namen "Zulassungsbescheinigung Teil II" tun.

-Bei dem Fahrzeugbrief handelt es sich um eine verwaltungsrechtliche Urkunde ohne öffentlichen Glauben. Der Kfz-Brief spielt heute als bloße Beweisurkunde eine grundlegende Rolle im Rechtsverkehr, dies insbesondere mit Blick auf den Gutgläubensschutz (BGHZ, 68, 323, 325; BGH vom 11.03.1991, NJW 1991, Seite 1415; BGH vom 13.04.1994, NJW 1994, Seite 2022).

-Das Eigentum an dem Fahrzeugbrief steht dem Fahrzeugeigentümer analog §952 BGB dem Eigentümer des Kraftfahrzeuges zu.

-Im Rahmen der vielfältigen Judikatur wird dem Kfz-Brief im Rahmen des Gutgläubensschutzes eine negative Definition zugesprochen, so dass Rechtswirkungen nur an das Fehlen des Briefes bzw. an die Nichtvorlage geknüpft werden. Aufgrund dieser negativen Legitimationsfunktion des Briefes wird dem Brief eine Sperrfunktion zuteil, wonach das Fehlen eines Briefes nach den konkreten Umständen des Verkaufsgeschäftes für das Fehlen des Eigentums bzw. für das Fehlen der Verfügungsberechtigung spricht (BGH vom 05.02.1975, NJW 1975, Seite 735).

-Bis heute hat sich folgende allgemeine Rechtspraxis, die im Rechtsverkehr

unbedingte Beachtung zu finden hat, ausgebildet:

Auch beim Kauf eines Neufahrzeuges kann dem Erwerber nach den Umständen des Einzelfalls der gute Glaube an die Verfügungsbefugnis des Händlers fehlen (BGH vom 09.09.2005, NJW 2005, Seite 1365). Ein solcher Fall liegt beispielsweise vor, wenn der Erwerber regelmäßig von einem bestehenden Eigentumsvorbehalt ausgehen musste oder die für den Erwerber günstige Preisgestaltung das Gesamtbild des Kaufes beeinflusst.

■ Es ergeben sich faktisch folgende Auswirkungen für den innereuropäischen Wettbewerb der Diensteanbieter bzw. freien Händler/Reimporteure:

Nach der Umsetzung der Richtlinie kann der Verkäufer eines reimportierten EU-Fahrzeuges seinen Kunden mit der Übergabe des Fahrzeugs regelmäßig keinen Kfz-Brief mehr aushändigen, da die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II nur noch in Verbindung mit der Zulassung des Fahrzeuges möglich ist. Mit dem reimportierten EU-Fahrzeug übergeben werden können ab dem 01.10.2005 lediglich die fremdsprachigen COC-Papiere sowie die fremdsprachige EU-Fahrzeugrechnung.

- a) Damit werfen sich potentiellen Kunden für die Fahrzeugfinanzierung – wenn und soweit diese nicht vom Verkäufer des reimportierten Fahrzeuges übernommen wird – mit Blick auf die üblichen Vereinbarungen eines Eigentumsvorbehaltes im Rahmen des Finanzierungsgeschäfts Probleme dahingehend auf, dass die Briefhinterlegung beim Darlehensgeber ausscheidet. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2001 der Kreditanteil beim Fahrzeugkauf im Schnitt in den Ländern Ost 32,5% und den Ländern West 25,9% betrug.
- b) Gleiches gilt für den Fall, dass der potentielle Kunde die Absicht trägt, ein reimportiertes Neufahrzeug zu leasen, soweit kein Fall des sale- & lease-back-Leasing vorliegt: Leasingtypisch wird der Leasingnehmer im Brief als Halter des Fahrzeuges eingetragen, gleichwohl der Leasinggeber Eigentümer des Fahrzeuges wird. Auch hier erfüllt der Verbleib des Briefs beim Leasinggeber den faktischen Sicherungszweck zur Legitimation des Leasinggebers. aufgrund der Neuregelung ist für reimportierte EU-Fahrzeuge die Möglichkeit des klassischen Kfz-Leasings nahezu ausgeschlossen.
- c) Auf der Basis der Neuregelung wird ohne adäquates Sicherungsmittel die

klassische Form der Finanzierung nicht mehr zur Verfügung stehen. Die vom Reimporteur dem Kunden übergebenen CoC-Papiere stellen jedenfalls weder ein Surrogat für den Kfz-Brief noch ein Legitimationspapier dar. Hinzu kommt, dass EU-Fahrzeuge ungleich günstiger angeboten werden können. Kann der Kunde diesen Preis nicht über den im Verkaufsland gesetzlich geltenden Mehrwertsteuersatz zuzüglich Margen nachvollziehen, wird er sich im Zweifel nicht darauf berufen können, Reimporte seien grundsätzlich preiswerter.

- d) Mit Blick auf die Sorgfaltspflichten, die der Gesetzgeber und die höchstrichterliche Rechtsprechung den potentiellen Kunden beim Fahrzeugkauf auferlegt, stellt auch der Bar-Kauf eines reimportierten Neufahrzeuges ohne Erhalt des Kfz-Briefes bei Übergabe desselben ein unabwägbares Risiko für den potentiellen Käufer dar, zumal ab dem 01.10.2005 dem Käufer eines reimportierten Fahrzeuges die grobe Fahrlässigkeit immanent sein dürfte.
- e) So wird ab dem 01.10.2005 bei jedem Kauf eines reimportierten Fahrzeuges vom Käufer die Schwelle zur groben Fahrlässigkeit überschritten.
- f) Darf der Kunde beim zuverlässigen Vertragshändler noch die Herkunft unmittelbar vom Hersteller unterstellen und bei der Preisfindung Listenpreise unter Berücksichtigung üblicher Rabatte zugrunde legen, so gilt dies für den Kauf eines reimportierten Fahrzeuges gerade nicht. Der Reimporteur agiert nicht im selektiven Vertriebssystem des Herstellers. Die unmittelbare Herkunft des Fahrzeugs ist dem Kunden im Zweifel unbekannt, jedenfalls darf in Ermangelung einer Vertriebsbindung der Kunde nicht zwanglos auf die Herkunft des Fahrzeuges schließen. Findet das Kaufgeschäft im Inland von einem deutschen Reimporteur statt, darf auch beim Verbraucher die Kenntnis unterstellt werden, dass der Lieferant des EU-Fahrzeuges sich üblicherweise das Eigentum am Fahrzeug bis zur vollständigen Zahlung des Kaufpreises vorbehält.

Vor dem Hintergrund vorstehend genannter Umstände wird der allgemeine Rechtssatz zum Neuwagenkauf beim innerdeutschen Vertragshändler keinesfalls auf den Erwerb eines reimportierten EU-Fahrzeuges zu übertragen sein, da dem EU-Neuwagenkauf sämtliche Umstände, die beim Neuwagenkauf nach Ansicht des BGH zum Fehlen des guten Glaubens an die Verfügungsbefugnis des Händlers führen, inne wohnen.

Aus Vorstehendem erhellt, dass ein gutgläubiger Erwerb eines importierten gebrauchten EU-Fahrzeuges nach den Rechtsgrundsätzen des BGH in Zukunft nicht mehr in Betracht kommt.

Inhaltsverzeichnis der Beschwerde

I. Vorbemerkung	5
1. Zusammenfassung der Beschwerde	8
II. Sachverhalt	13
1. Die Zulassungssituation bei Importfahrzeugen bis zum 01.10.2005 in Deutschland	13
1.1. Rechtlicher Hintergrund des Zulassungsverfahrens in Deutschland	14
1.1.1. Die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)	14
1.1.2. Regelungsgehalt der StVZO	14
1.1.3. Zulassung und Zulassungspflicht in Deutschland	14
1.1.4. § 18 StVZO [Zulassungspflicht]	15
1.1.5. § 19 StVZO [Erteilung und Wirksamkeit der Betriebserlaubnis]	15
1.1.6. § 24 StVZO [Ausfertigung des Fahrzeugscheins]	15
1.1.7. Der Fahrzeugbrief und seine öffentlich rechtlichen/zivilrechtliche Funktionen	16
1.1.7.1. § 25 StVZO [Behandlung der Fahrzeugbriefe bei den Zulassungsstellen]	16
1.1.7.2. Die zivilrechtliche Bedeutung des Kfz-Briefes im Rechtsverkehr	16
1.2. Der Parallelimport von Fahrzeugen	20
1.2.1. Umfang der Parallelimporte für Fahrzeuge in Europa	22
1.2.2. Preisunterschiede in der EU	23
2. Die Zulassungssituation in Deutschland ab dem 01.10.2005 aufgrund der deutschen Verwaltungsrichtlinie basierend auf den EU-Richtlinien 1999/37/EG und 2003/127/EG	25
2.1. Die praktischen Auswirkungen für Verbraucher und Diensteanbieter	28
2.2. Nachteile der Verbraucher und Diensteanbieter	29
III. Rechtslage	34
3. 1. Rechtsgrundlagen	34
3.2. Systematik der Rechtsgrundlagen	35
4. Der wettbewerbswidrige Kern	37
4.1. Die deutsche Richtlinie	37
4.2. Historie	42
4.3. Gründe, die zu der Gestaltung der Richtlinie führten	43
5. Verletzte Vorschriften	44
5.1. Verordnung (EG) Nr. 2679/98	44

5. 2. Artikel 49 EGV [Herstellung des freien Dienstleistungsverkehrs]	46
5.3. Kriterien	47
6. Artikel 28 EGV [Verbot mengenmäßiger Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung]	48
7. Artikel 12 [Diskriminierungsverbot]	51
7.1. Verdeckte Diskriminierung	51
8. Bereits unternommene Schritte bei den Kommissionsdienststellen	53
9. Schritte bei einzelstaatlichen Behörden (zentral, regional, lokal)	55
10. Abkürzungsverzeichnis	58
11. Literaturverzeichnis	59
12. Anhang	61

-RICHTLINIE 1999/37/EG DES RATES vom 29. April 1999
über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge

-RICHTLINIE 2003/127/EG DES RATES vom 23. Dezember 2003
über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge

-Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II,
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Rechtsgutachten:

Dr. Kleine-Cosack:	Problem der Wettbewerbsnachteile freier Reimporteure durch geänderte Zulassungsrichtlinien in Deutschland
Prof. Dr. Dr. Ensthaler:	Gutachten zur Zulassungssituation bei Importfahrzeugen in Deutschland ab dem 01.10.2005
RA Lang:	Gutachterliche Stellungnahme - Der Fahrzeugbrief und seine öffentlich-rechtlichen/zivilrechtlichen Funktionen

■ Vorbemerkung der Beschwerde

Diese Beschwerde hat die Vertragsverletzung des EU-Vertrages durch den Mitgliedstaat Deutschland zum Inhalt. Namentlich verstößt Deutschland gegen die Artikel 12, 28 und 49 EGV. Dieser Verstoß findet durch die Umsetzung der EU-Richtlinien 1999/37/EG und 2003/127/EG in einer deutschen Verwaltungsrichtlinie statt. Die EU-Richtlinien sind ein an die Mitgliedstaaten (MS) gerichteter Rechtsakt. Dieser verpflichtet die Mitgliedstaaten entsprechend dem Inhalt der Richtlinie tätig zu werden. Die Richtlinie bildet die 1. Stufe (gemeinschaftsrechtlich) eines zweistufigen Rechtsetzungsverfahrens. In der ersten Stufe wird das Harmonisierungsprogramm unter Fristsetzung gemeinschaftsrechtlich bindend festgelegt. In der zweiten Stufe wird das Programm von den Mitgliedstaaten in mitgliedstaatliches Recht umgesetzt. Das in der Richtlinie enthaltene Programm ist für die Mitgliedstaaten verbindlich. Ein Mitgliedstaat darf während der Umsetzungsfrist keine Vorschriften erlassen, die das Ziel der Richtlinie in Frage stellen (EuGH 1997 I, 7411-Wallonie; 8.5.2003-ATRAL). Die MS müssen namentlich darauf achten, dass Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht nach ähnlichen sachlichen und verfahrensrechtlichen Regeln geahndet werden wie nach Art und Schwere gleichartige Verstöße gegen nationales Recht, wobei die Sanktion jedenfalls wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein muss (EuGH 1997 I, 2195 – Draehmpael; 1994 I 2461 u. 2483- Kommission/VK). Ein MS kann sich nicht auf innerstaatliche Gegebenheiten berufen, um die Nichtbeachtung der Verpflichtungen und Fristen aus der Richtlinie zu rechtfertigen (EuGH 1992 I, 2444-Komm/Griedal). Die Befolgung der Richtlinie durch eine bloße Verwaltungsvorschrift, die jederzeit geändert werden könnte reicht zur Erfüllung der aus der Richtlinie entspringenden Pflichten nicht aus (EuGH, EuZW 1991, 440 – TA Luft; 1993 I, 3119 Kom/Italien).

Die Verwaltungsrichtlinie zur ZB II und II besagt, dass es in Deutschland ab dem 01. Oktober 2005 ein anderes Zulassungsverfahren für EU-Fahrzeuge geben soll. EU-Fahrzeuge erhalten den deutschen Fahrzeugbrief (zukünftige Zulassungsbescheinigung Teil II) nur noch bei gleichzeitiger Zulassung des Fahrzeuges.

Wichtig ist an dieser Stelle das Vorgehen der Bundesregierung. Es wurde dem BFI bereits im Mai 2004 ein Entwurf der Richtlinie zur ZB I und II sowie der Entwurf eines Leitfadens zur Ausfüllung der ZB I und II mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 28. Mai 2004 zugesandt. In diesem Entwurf war der Passus 5.2.2. nicht vorgesehen. Der BFI gab seine Stellungnahme nebst Verbesserungsvorschlägen daraufhin am 25. Mai 2004 in einem Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen ab.

Die derzeitige Version der Richtlinie zur ZB I und II, in der der Punkt 5.2.2. eingebaut worden ist, wurde dem BFI allerdings NICHT vom Bundesministerium zugesandt. Die Aucotras erhielt diesen Entwurf von dritter Stelle. Dieser Entwurf beinhaltet die von der Bundesregierung in dem Antwortschreiben seitens der Kommission vom 17. Juni 2004 genannten Gründe. In diesem Entwurf war folgender Text vorgesehen:

[Wird eine Zulassungsbescheinigung Teil II ohne Eintragung eines amtlichen Kennzeichens ausgegeben, ist die Ausgabe unverzüglich dem Kraftfahr-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) mitzuteilen. Das Kraftfahr-Bundesamt unterrichtet die ausgebende Zulassungsbehörde sofort oder bei späterem Bekanntwerden über das zugeteilte amtliche Kennzeichen. Der Verwendungsnachweis der Zulassungsbehörde ist daraufhin zu vervollständigen. für die Datenübermittlung gelten die vom Kraftfahr-Bundesamt vorgegebene Standards.

Dieser Punkt wurde dann (durch)gestrichen.

Durch diese Regelung wird es den Reimporteuren in Deutschland nicht mehr möglich sein, dem Verbraucher die wichtigen Fahrzeugdokumente beim Kauf zu übergeben.

Anders verhält es sich ab dem 01. Oktober 2005 für aus Deutschland stammende Fahrzeuge. Diese erhalten den deutschen Fahrzeugbrief ab Werk und **der deutsche** Vertragshändler ist in der Lage, dem Verbraucher die benötigten Dokumente bei Kauf sofort auszuhändigen.

Inneregemeinschaftliche Fahrzeuge werden ab dem 01. Oktober anders behandelt als deutsche Fahrzeuge. Der Parallelhandel und der freie Warenverkehr sind wichtige Bestandteile des Handels innerhalb der EU. Deshalb ist es aus der Sicht der freien Importeure unerlässlich, gegen diese Handelsbarrieren Beschwerde einzulegen.

Die Beschwerde ist derart aufgebaut, dass zunächst das deutsche Zulassungsverfahren erläutert wird. Ebenso wird die Bedeutung des

Fahrzeugbriefes in Deutschland klar herausgestellt, um dann zu den aus der deutschen Verwaltungsrichtlinie resultierenden Verstößen gegen das EU-Recht zu gelangen.

Der Beschwerde beiliegend sind drei Gutachten, in denen die Verstöße gegen das EU-Recht klar herausgearbeitet sind.

Zusammenfassung der Beschwerde

Diese Beschwerde richtet sich gegen Deutschland, explizit gegen die deutsche Umsetzung der EU-Richtlinien 1999/37/EG und 2003/127/EG. Durch die Umsetzung wird gegen die Artikel 12, 49 und 28 EGV verstoßen und massiv in den freien Warenverkehr innerhalb der EU eingegriffen.

Durch die nationale Verwaltungsvorschrift kann der freie Warenverkehr behindert werden. Europäische Unternehmen werden in ihrem Recht eingeschränkt, ihre Waren auf der Grundlage einer Vermarktungsgenehmigung überall in der EU abzusetzen.

Die deutsche Richtlinie ist nach rechtlicher Prüfung unverhältnismäßig und ungerechtfertigt. Die aus der Richtlinie resultierende Kontingentierung der EU-Fahrzeuge steht in keinem Verhältnis zu den erklärten Zielen der ursprünglichen EU-Richtlinien.

- Die EU-Richtlinien 1999/37/EG und 2003/127/EG wurden in Deutschland in geltendes Recht umgesetzt, namentlich geschehen mit der Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II.

- Die deutsche Verwaltungsrichtlinie erläutert das Verfahren der Ausgabe, Ausfüllung und Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung ab dem 01. Oktober 2005.

- Gegenwärtig gestaltet sich das Verfahren bei dem Kauf eines Reimportfahrzeuges derart, dass der Käufer neben dem Fahrzeug auch die dazugehörigen Fahrzeugdokumente (Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein) seitens des verkaufenden Reimporteurs ausgehändigt bekommt.

-Jährlich werden in Deutschland 1,6 Millionen private Fahrzeuge neu

zugelassen. Etwa 20% davon sind Reimporte.

-In der deutschen Richtlinie ist eine Regelung in Ziffer 5.2.2. enthalten, die besagt, dass die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil II (ehemaliger deutscher Fahrzeugbrief) für reimportierte Fahrzeuge ab dem 01. Oktober 2005 nur noch in Verbindung mit einer Zulassung möglich ist.

-Fahrzeuge, die aus Deutschland stammen erhalten die Zulassungsbescheinigung Teil II ab Werk und können dem Kunden bei Verkauf sofort übergeben werden. Im Gegensatz zu EU-Fahrzeugen.

-In Deutschland existiert ein zweiteiliges Zulassungsverfahren.

-Der Fahrzeugbrief (zukünftige Zulassungsbescheinigung Teil II) hat eine grundlegende Rolle im deutschen Zivilrecht und dient als Beweisurkunde im Rechtsverkehr, dies insbesondere im Hinblick auf den Gutgläubensschutz (Siehe Kapitel II, Unterpunkt 1.1.7.2. – Die zivilrechtliche Bedeutung des Kfz-Briefes im Rechtsverkehr).

-Die Auswirkungen der Umsetzung der deutschen Richtlinie auf die Reimporteure und Verbraucher:

1. Nach der Umsetzung der Richtlinie kann der Reimporteur seinen Kunden mit der Übergabe des Fahrzeuges regelmäßig keinen Kfz-Brief mehr aushändigen, da die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil II nur noch in Verbindung mit der Zulassung des Fahrzeuges möglich ist.
2. Freie Händler und freie Importeure werden ihre Interessenten und Kunden verlieren, da sie diese über die geänderte Zulassungspraxis unterrichten müssen und bei einer Abwägung der finanziellen Vorteile eines Erwerbs im europäischen Ausland mit den Nachteilen der nationalen Briefbeschaffung sich für den einfacheren Weg entscheiden werden, so dass die Interessenten und Kunden lieber einen höheren Preis beim Händler in Deutschland zahlen werden.
3. Aus Sicht der Kunden und Verbraucher ist *Markt dann nur noch der deutsche und nicht mehr der europäische Markt.*
4. Zu Gunsten deutscher Vertragshändler wird ein Monopol in Europa geschaffen, der Wettbewerb zu Händlern in der EU außerhalb Deutschlands nimmt ab, und Preisunterschiede in der EU werden sich zu Lasten der Verbraucher durch hohe Fahrzeugpreise in Deutschland

festigen.

5. Der Wirtschaftsmarkt Dienstleistung, freier Import und Vermittlung, der wesentlich zu einer Öffnung der Grenzen in Europa beigetragen hat, wird unrentabel und verschwindet zu Lasten der Verbraucher und zu Gunsten autorisierter Vertragshändler.
6. Der Verkauf durch EU-Händler an Kunden innerhalb der EU aber außerhalb des jeweiligen Mitgliedstaats wird beschränkt. Insoweit haben auch Händler außerhalb Deutschlands Wettbewerbsnachteile zu verbuchen.
7. Handelsbarrieren werden durch das neue Zulassungsverfahren nicht abgebaut, sondern verschärft.
8. Der europäische Markt, als potentieller Ausgangsmarkt für Parallelimporte, wird abgeschlossen. Die Bestimmungsmärkte dieser Exporte, die ein deutlich höheres Preisniveau haben, sowie hier der deutsche Markt, werden geschützt.
9. Die deutsche Richtlinie lässt die Gesamtstrategie erkennen, die darauf abzielt, Parallelimporte zu verhindern oder aber zumindest erheblich einzuschränken. Die deutsche Richtlinie ist geeignet, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten spürbar einzuschränken

Das neue, für EU-Fahrzeuge gültige Verfahren ist wesentlich umständlicher und kostspieliger als das für deutsche Fahrzeuge.

Die deutsche Richtlinie verstößt gegen das EU-Recht, namentlich gegen die Artikel 28 und 48 EUV.

-Zu Artikel 49 EGV [Herstellung des freien Dienstleistungsverkehrs]:

-Das Verbot der Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs ist unmittelbar anwendbar. In dieses Freiheitsrecht wird durch die deutsche Verwaltungsvorschrift in rechterheblicher Weise eingegriffen. Es bestehen keine Rechtfertigungsgründe für einen derartigen Eingriff [Siehe Kapitel III, Punkte 5.2., 5.3.]

-Zu Artikel 28 EGV [Verbot mengenmäßiger Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung]

-Bei der Richtlinienänderung handelt es sich um ein nichttarifäres Handelshemmnis.

-Artikel 28 verbietet mengenmäßige Beschränkungen sowie Maßnahmen gleicher Wirkung.

-Aus der Prüfung der Verletzung des Artikels 28 EGV ergibt sich, dass die deutsche Richtlinie geeignet ist, den innergemeinschaftlichen Handel zu behindern und die gleiche Wirkung entfaltet wie die mengenmäßige Beschränkung der Ein- und Ausfuhr von Waren (siehe Kapitel III, Punkt 6).

-Die deutsche Richtlinie verstößt zudem gegen das Verbot der Diskriminierung. Explizit gegen das der "verdeckten Diskriminierung". Die Ungleichbehandlung der Reimportfahrzeuge gegenüber den deutschen Fahrzeugen ist nicht aus sachlichen Gründen gerechtfertigt und nicht verhältnismäßig.

-Die deutsche Neuregelung in der fraglichen Verwaltungsvorschrift ist unvereinbar mit dem EGV.

Des Weiteren bitten wir die Kommission, hier ein Eilverfahren zu veranlassen (Verordnung Nr. 2679/98 des Rates – Schneller Eingriffsmechanismus):

Ab dem 01. Oktober 2005 wird durch das Inkrafttreten der deutschen Verwaltungsvorschrift ein Hindernis geschaffen, das den Handel schwerwiegend beeinträchtigt und für die betroffenen Reimporteure und Diensteanbieter ernsthafte Schäden verursacht. Um dieser Art Hindernis zu begegnen und das Prinzip des freien Warenverkehrs auch über den 01. Oktober 2005 hinaus zu garantieren, bitten wir die Kommission, den Mitgliedstaat Deutschland anzuhalten, die Verwaltungsvorschrift bis zur höchstrichterlichen Entscheidung, nicht anzuwenden.