

Alle Inhalte dieser Beschwerde sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Zustimmung des Verfassers, auch nicht in Auszügen, kopiert, vervielfältigt oder übernommen werden.

B

**ESCHWERDE AN DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION
WEGEN NICHTBEACHTUNG DES GEMEINSCHAFTSRECHTES
durch den Mitgliedstaat Deutschland**

Aktenzeichen 2005/4569, SG (2005) A/5550

EUROPÄISCHE KOMMISSION
GD Binnenmarkt

Parallel:

EUROPÄISCHE KOMMISSION
GD Wettbewerb

GD Freier Warenverkehr
Rue de la Loi, 200
B-1049 Brüssel
Belgien

GD Wettbewerb
Rue de la Loi, 200
B-1049 Brüssel
Belgien

namentlich

wegen Verstoß gegen Art. 12, Art. 28 und Art. 49 EU-Vertrag

Beschwerdeführer: **Bundesverband freier Kfz-Importeure e.V.**

Geschäftssitz: **Butterkuhle 1**
D - 24975 Hürup

Vertreten durch: **Johannes Thiel Sabine Münch**
Am Alten Flugplatz 5
D - 54294 Trier

Stellvertretend für die nachstehend genannten Mitglieder, freien Importeure und Privatpersonen:

Punkt	Seite
I. Vorbemerkung	5-7
1. Zusammenfassung der Beschwerde	8-12
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/zivilrechtlichen 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	16-19
1.2. Der Parallelimport von Fahrzeugen	20-21
1.2.1. Umfang der Parallelimporte für Fahrzeuge in Europa	22-23
1.2.2. Preisunterschiede in der EU	23-24
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	25-27
2.1. Die praktischen Auswirkungen für Verbraucher und Diensteanbieter	28-29
2.2. Nachteile der Verbraucher und Diensteanbieter	29-33
III. Rechtslage	34
3. 1. Rechtsgrundlagen	34
3.2. Systematik der Rechtsgrundlagen	35-36
4. Der wettbewerbswidrige Kern	37
4.1. Die deutsche Richtlinie	37-41
4.2. Historie	42
4.3. Gründe, die zu der Gestaltung der Richtlinie führten	43

Punkt	Seite
5. Verletzte Vorschriften	44
5.1. Verordnung (EG) Nr. 2679/98	44-45
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]	48-51
7. Artikel 12 [Diskriminierungsverbot]	51
7.1. Verdeckte Diskriminierung	51-52
8. Bereits unternommene Schritte bei den Kommissionsdienststellen	53-54
9. Schritte bei einzelstaatlichen Behörden (zentral, regional, lokal)	55-57
10. Abkürzungsverzeichnis	58
11. Literaturverzeichnis	59-60
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	

1. 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 EUV 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.

Deweiteren bitten wir die Kommission, hier ein Eilverfahren zu veranlassen (Verordnung No 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 hinaus zu garantieren, bitten wir die Kommission, den Mitgliedstaat Deutschland anzuhalten, die Verwaltungsvorschrift bis zur höchststrichterlichen Entscheidung, nicht anzuwenden.

Ergebnis:

Die deutsche Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II musste dahingehend geändert werden, dass über den 01. Oktober 2005 hinaus Blanko-Briefe (ZB II) für reimportierte Neufahrzeuge ausgestellt werden.