

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

**Beschwerde
an die EUROPÄISCHE KOMMISSION
wegen Nichtbeachtung des Gemeinschaftsrechtes
durch den Mitgliedstaat Deutschland
durch die Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II**

EUROPÄISCHE KOMMISSION

GD Binnenmarkt

Rue de la Loi, 200

B-1049 Brüssel

Belgien

EUROPÄISCHE KOMMISSION

GD Wettbewerb

Rue de la Loi, 200

B-1049 Brüssel

Belgien

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

Beschwerdeführer:

E.A.I.V.T.

European Association of Independent Vehicle Traders

Geschäftssitz:

Limmattalstrasse 136

CH-8049 Zurich

Vertreten durch: Präsident Marco Belfanti

Inhalt:

<u>Punkt</u>	<u>Seite</u>
1. Einleitung	5-6
2. Resümee der Beschwerde	7-10
3. Exportsituation der Ware „EU-Gebrauchtfahrzeuge“ nach Deutschland bis zum 01.10.2005	11
4. Rechtliche Aspekte des Zulassungsverfahrens in Deutschland	12-14
5. Exportsituation der Ware „EU-Gebrauchtfahrzeuge“ nach Deutschland nach dem 01. 10.2005	15-16
6. Wettbewerbsnachteile der Verbraucher und Exporteure seit dem 01.10.2005	17
7. Rechtslage	18
7.1. Rechtsgrundlagen	18
7.2. Anordnung der Rechtsgrundlagen	18
7.3. Der wettbewerbswidrige Schwerpunkt	19
7.4. Die Deutsche Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II	19
8. Verletzte Vorschriften	20
8.1. Verordnung (EG) Nr. 2679/98 vom 07.12.1998	20
9. Artikel 49 EGV	20-21
10. Artikel 28 EGV	22-24
11. Artikel 12 EGV	24
12. Verstoß gegen das europäische Kartellrecht	25-26

1. Einleitung

Diese Beschwerde richtet sich gegen den Mitgliedstaat Deutschland wegen Verstoß gegen die Artikel 12, 28, 49 EUV, Artikel 29 EG (Primärrecht) und das Kartellrecht (GVO 1400/2002).

Dieser Verstoß findet durch die Umsetzung der EU-Richtlinien 1999/37/EG und 2003/127/EG in einer deutschen Verwaltungsrichtlinie statt. Durch diese nationale deutsche Verwaltungsrichtlinie wird der Export von gebrauchten Fahrzeugen aus dem europäischen Ausland nach Deutschland unverhältnismäßig erschwert, was starke Umsatzeinbußen zur Folge hat.

Europäische Unternehmen benötigen im Sinne der langfristigen Sicherung ihrer Existenz verlässliche und planbare Rahmenbedingungen. Der Wettbewerb in der europäischen Automobilwirtschaft besteht gerade wegen der Existenz verschiedener Händler- und Vertriebsnetze. Diese gelten als Basis für die Funktionsfähigkeit von Wettbewerb.

Damit unvereinbar ist, dass europäische Exporteure andere, erschwerte Konditionen auferlegt bekommen an die deutschen Händler/Kunden zu verkaufen und auf diese Weise die Rentabilität der Unternehmen des europäischen Kraftfahrzeuggewerbes gefährdet ist. Der Anteil an der Wertschöpfungskette muss für jeden EU-Exporteur gewährleistet sein. Der Preiswettbewerb wird jedoch ab dem 01. Oktober 2005 durch die Schaffung der Monopolstruktur seitens des Mitgliedstaates Deutschland nahezu ausgeschaltet. Dies wirkt sich letztendlich auf die Endverbraucherpreise negativ aus. Wettbewerb kann nur dann stattfinden, wenn er unter den gleichen Bedingungen stattfindet.

Der E.A.I.V.T. vertritt die Interessen seiner Member und Partner und der europäischen Verbraucher. Zurzeit vertritt der E.A.I.V.T. Member und Partner aus 18 Europäischen Nationen. Es liegen uns wiederholte Beschwerden unserer Mitglieder gegen die erschwerten Zulassungsbedingungen in dem Mitgliedstaat Deutschland für gebrauchte EU-Fahrzeuge vor. Exporteure können ihre Gebrauchtwagen nicht mehr störungsfrei an die deutschen Reimporteure verkaufen, was zu starken Umsatzeinbußen und teilweise zum Verlust des gesamten Absatzmarktes „EU-Gebrauchtfahrzeuge nach Deutschland“ führt. Das anti-wettbewerbsrechtliche Verhalten seitens Deutschlands wirkt sich negativ auf den europäischen Automobilmarkt aus und verlagert das Gewicht zugunsten Deutschlands. Der Endverbraucher hat eine geringere Auswahl und es entstehen demselbigen höhere Kosten. Exporteure werden behindert, in dem strengere Vorschriften und unumgängliche Komponenten für EU-Gebrauchtfahrzeuge geschaffen werden. Dadurch werden deutsche Gebrauchtfahrzeuge begünstigt und Deutschland schottet den deutschen Markt für EU-Gebrauchtwagen ab. Zudem wird die Vorgehensweise seitens des Mitgliedstaates Deutschland nicht in einer transparenten und nachvollziehbaren Weise begründet, was die rechtlichen Kompetenzen des Mitgliedstaates überschreitet.

Grund dieser Kontingentierung und Behinderung der EU-Gebrauchtfahrzeuge im europäischen Markt ist eine im Zuge der Einführung der neuen EU-Zulassungsdokumente (Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II) verabschiedete verschärfte deutsche Verwaltungsrichtlinie, die den Export massiv einschränkt.

Mit der am 19. September 2005 (S35/36.05.05-27/18 Va 05)¹ geänderten Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II gibt es ab dem 01.10.2005 für EU-Gebrauchtfahrzeuge Blanko-Zulassungsbescheinigungen nur noch bei gleichzeitiger Zulassung des betreffenden Gebrauchtfahrzeuges.

Punkt 5.2.2.2. (Ausfüllung des ersten Vordrucks einer Zulassungsbescheinigung Teil II):

"Für die unter Nummer 5.2.2.1. Buchstabe b) bezeichneten Fahrzeuge mit EG-Typgenehmigung bzw. Allgemeiner Betriebserlaubnis (nationale Typgenehmigung) oder sonstigen Fahrzeugen, für die bislang kein Vordruck einer Zulassungsbescheinigung Teil II oder eines Fahrzeugbriefs ausgefüllt worden ist und die zuvor in keinem anderen Mitgliedstaat der EU oder keinem Staat, in dem das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt, zugelassen waren, kann die örtlich zuständige Zulassungsbehörde auf Antrag jeweils einen Vordruck einer Zulassungsbescheinigung Teil II auch ohne gleichzeitige Zulassung des Fahrzeuges ausfüllen.

Dies bedeutet, dass für EU-Gebrauchtfahrzeuge, die in der Bundesrepublik nicht zugelassen werden sollen, kein Vordruck einer Zulassungsbescheinigung Teil II ausgefüllt werden darf.

Die Richtlinie unterscheidet zwischen EU-Gebrauchtfahrzeugen und Neufahrzeugen dahingehend, dass NUR für EU-Gebrauchtfahrzeuge keine Blanko-Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt werden darf.

Für gebrauchte Fahrzeuge, die nicht aus der Europäischen Union stammen, darf die Zulassungsbescheinigung Teil II allerdings ausgestellt werden.

Der Parallelhandel und der freie Warenverkehr sind wichtige Bestandteile des Handels innerhalb der EU. Deshalb ist es aus der Sicht des E.A.I.V.T. als Interessenvertretung der freien Exporteure und Importeure unerlässlich, gegen diese massive Handelbarrieren Beschwerde einzulegen.

An dieser Stelle verweisen wir darauf, dass es sich bei dem Begriff "BLANKO-DOKUMENTE" nicht um Zulassungsbescheinigungen Teil II handelt, die keinen Eintrag haben.

In die Zulassungsbescheinigung Teil II wird die Fahrgestellnummer (FIN) eingetragen. Die Blanko-Zulassungsbescheinigung Teil II ist daher ein Dokument, dessen Verwendungszweck sofort zu erkennen ist und das Rechtscharakter hat.

¹Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland, 59. Jahrgang 2005, Heft 18 (681-708), ausgegeben zu Bonn am 30 September 2005, S. 693-696.

2. Resümee der Beschwerde

Diese Beschwerde richtet sich gegen Deutschland, präzise gegen die deutsche Umsetzung der EU-Richtlinien 1999/37/EG und 2003/127/EG. Mit der deutschen Richtlinie wird gegen die [Artikel 12, 49 und 28 EUV](#), Artikel 29 EG (Primärrecht) und das [Kartellrecht \(GVO 1440/2002\)](#) verstoßen, wodurch der freie Warenverkehr innerhalb der EU nachhaltig behindert wird.

In der deutschen Richtlinie ist eine Regelung in Ziffer 5.2.2. enthalten, die besagt, dass die Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung Teil II für EU-Gebrauchtfahrzeuge ab dem 01. Oktober 2005 nur noch in Verbindung mit einer Zulassung möglich ist.

Die EU-Richtlinien 1999/37/EG und 2003/127/EG wurden in Deutschland in geltendes Recht mit der 38. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften umgesetzt (aktuelle Fassung, 1. April 2005, Bundesgesetzblatt, 2005, S. 859). Die Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II erläutert ergänzend dazu das Verfahren der Ausgabe, Ausfüllung und Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung ab dem 01. Oktober 2005.

Die Richtlinie differenziert zwischen neuen und gebrauchten PKW. Hinsichtlich der Verfügungsmöglichkeit über einen PKW, also hinsichtlich der Möglichkeit, eine solche Ware zu veräußern, macht es keinen Unterschied, ob es sich um eine gebrauchte oder um eine neue Ware handelt. Geregelt ist nun, dass nur für Neufahrzeuge, nicht für solche gebrauchte PKW außerhalb der Zulassung eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgegeben werden darf.

Gebrauchte Fahrzeuge, die nicht vom Herstellerunternehmen für den deutschen Markt ausgeliefert werden – die also von demselben Hersteller in ein anderes Bestimmungsland innerhalb Europas ausgeliefert werden – erhalten die Zulassungsbescheinigung Teil II nur in unmittelbarem Zusammenhang mit der amtlichen Zulassung.

Dies hat zur Folge, dass für die ein und dieselbe Ware allein wegen nationalstaatlicher Regelungen derart unterschiedliche Bestimmungen innerhalb des Binnenmarktes bestehen, dass die Ware „reimportierter Gebrauchtwagen“ in Deutschland nicht oder nur als Ware „minderer Qualität“ gehandelt werden kann.

Wegen der weit reichenden Bedeutung der Zulassungsbescheinigung Teil II in Deutschland wird es dem gewerblich tätigen Käufer verwehrt, EU-Gebrauchtfahrzeuge auf Vorrat, für sein Warenlager, zu erwerben. Wegen der in Deutschland bestehenden Rechtsprechung zur Bedeutung der Zulassungsbescheinigung Teil II kauft kein Kunde ein Fahrzeug, ohne diese ZB II mit zu erwerben. Vielmehr läuft der Kunde Gefahr, nicht vom Berechtigten zu erwerben und sich somit die Möglichkeit des gutgläubigen Erwerbes zu nehmen. Nach ständiger Rechtsprechung durch den Bundesgerichtshof in Deutschland ist der Kunde, auch der private Käufer, nicht gutgläubig, wenn er ohne Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil II ein Fahrzeug erwirbt und der Verkäufer nicht berechtigt war. Diese Rechtsprechung ist in Deutschland so verfestigt, dass die Zulassungsbescheinigung Teil II nahezu den Charakter eines echten Wertpapiers erlangt. Gerade in Deutschland kauft niemand vernünftigerweise ein Kfz, ohne sich die Zulassungsbescheinigung Teil II vorlegen zu lassen. In Deutschland existiert ein

zweiteiliges Zulassungsverfahren, wobei die Zulassungsbescheinigung Teil II eine grundlegende Funktion im deutschen Zivilrecht hat und als Beweisurkunde im Rechtsverkehr dient.

Liegt diese ZB II bei Kauf nicht vor, entsteht dem Käufer eines EU-Gebrauchtfahrzeuges ein rechtlicher Nachteil von erheblicher Bedeutung.

Handelskette (Export aus EU-Land nach Deutschland):

1. Deutscher Reimporteur kauft EU-Gebrauchtwagen in einem europäischen Mitgliedstaat.
2. EU-Gebrauchtwagen soll an einen deutschen Kunden/Käufer veräußert werden.
3. Kunde/Käufer nimmt Fahrzeug aufgrund fehlender ZB II nicht ab, da er nicht gutgläubig erwerben kann.
4. EU-Gebrauchtfahrzeug wird nicht verkauft.
5. Der deutsche Reimporteur wird aufgrund der Tatsache, dass die EU-Gebrauchtwagen in Deutschland einen Mangel haben, bei seinem Händler in Europa keinen EU-Gebrauchtwagen mehr kaufen, da der Abnehmer in Deutschland Annahme verweigert.
6. Exporteure verkaufen keine EU-Gebrauchtwagen mehr nach Deutschland und verzeichnen Umsatzeinbußen. Handelskette wird durchbrochen.
7. Freier Warenverkehr ist eingeschränkt.

→Verstoß gegen europäisches Kartellrecht

Mit der Richtlinie hat die Bundesrepublik gegen das europäische Kartellrecht, insbesondere gegen die GVO 1440/2002 verstoßen, zugleich liegt ein Verstoß gegen das Primärrecht, (Artikel 29 EG) vor.

Die deutsche Richtlinie ist unverhältnismäßig und ungerechtfertigt.

Die aus der Richtlinie resultierende Kontingentierung der EU-Gebrauchtfahrzeuge steht in keinem Verhältnis zu den erklärten Zielgedanken der EU-Richtlinien.

Fahrzeuge, die aus Deutschland stammen erhalten die Zulassungsbescheinigung Teil II ab Werk und können dem Kunden bei Verkauf (zulassungsfertig) mit übergeben werden. Im Gegensatz zu EU-Fahrzeugen: Hier muss der Endkunde zunächst den Kaufpreis zahlen und sich dann eigenhändig um die Beschaffung der ZB II kümmern, was einen erheblichen materiellen Mehraufwand erfordert. Europäische Exporteure und Dienstleistungsunternehmen werden in ihrem Recht eingeschränkt, ihre Gebrauchtfahrzeuge auf der Grundlage einer internationalen Vermarktungsgenehmigung überall in der EU abzusetzen.

Die Auswirkungen der Umsetzung der deutschen Richtlinie auf die europäischen Exporteure und Verbraucher:

- Mit der Umsetzung der Richtlinie kann der deutsche Reimporteur seinen Kunden mit der Übergabe des EU-Gebrauchtfahrzeuges regelmäßig keine ZB II mehr aushändigen, da die Ausstellung dieser nur noch in Verbindung mit der Zulassung des Fahrzeuges möglich ist.
- 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 Beschaffung der ZB II sich für den einfacheren Weg entscheiden werden, so dass die Interessenten und Kunden lieber einen höheren Preis beim Händler in Deutschland zahlen werden. Aus diesem Grund wird der deutsche Reimporteur keine gebrauchten Fahrzeuge mehr aus dem europäischen Ausland einkaufen, zumindest aber den Einkauf sehr einschränken, da das Geschäft für ihn nicht mehr ertragreich ist. **Die europäischen Exporteure haben dadurch starke Umsatzeinbußen zu verzeichnen. Das Geschäft verlagert sich zugunsten der deutschen Vertragshändler, deren Gebrauchtfahrzeuge eine deutsche ZB II haben, die dem Kunden bei Kauf sofort übergeben werden kann.**
- 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.
- Der Wirtschaftsmarkt Dienstleistung, freier Export 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.
- Handelsbarrieren werden durch das neue Zulassungsverfahren in Deutschland aufgebaut, anstatt verhindert.
- 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.

Die deutsche Richtlinie verstößt gegen die Artikel 12, 28 und 49 EUV.

1. Die deutsche Richtlinie verstößt gegen das **Diskriminierungsverbot** (verdeckte Diskriminierung) Die Ungleichbehandlung EU-Gebrauchtfahrzeuge gegenüber den deutschen Gebrauchtfahrzeugen ist weder aus sachlichen Gründen gerechtfertigt und auch unverhältnismäßig.

2. 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 rechtserheblicher Weise eingegriffen. Es bestehen keine Rechtfertigungsgründe für einen derartigen Eingriff.

3. Zu **Artikel 28 EGV** [Verbot mengenmäßiger Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung]

Bei der Richtlinie handelt es sich um ein nichttarifäres Handelshemmnis.

Der 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.

Die deutsche Neuregelung in der fraglichen Verwaltungsvorschrift ist nicht mit dem EGV vereinbar.

Ab dem 01. Oktober 2005 wurde durch das Inkrafttreten der deutschen Verwaltungsvorschrift ein Hindernis geschaffen, das den Handel schwerwiegend beeinträchtigt und für die betroffenen Exporteure und Dienstleistungsunternehmen gewichtige Verluste/Nachteile verursacht. Um das Prinzip des freien Warenverkehrs wieder zu garantieren und dieses Handelshindernis zu beseitigen, bitten wir die Kommission, den Mitgliedstaat Deutschland anzuhalten, die Verwaltungsvorschrift zu ändern und somit den freien Warenverkehr mit EU-Gebrauchtfahrzeugen wieder zu ermöglichen.