

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
PHILIPPE LÉGER

vom 5. Dezember 2002¹

1. Das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Artikel 39 und 10 EG. Die Politierrechtsbank Mechelen (Belgien) fragt, ob es gegen diese Bestimmungen verstößt, dass ein Mitgliedstaat eine Regelung erlässt, nach der ein Arbeitnehmer, der im Hoheitsgebiet dieses Staates wohnt, für sein Fahrzeug auch dann dort eine Zulassung erwirken muss, wenn das Fahrzeug einer im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats niedergelassenen Leasinggesellschaft gehört und von einem in diesem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Arbeitgeber gemietet wird, um es dem Arbeitnehmer im Rahmen seines Arbeitsvertrags zur Verfügung zu stellen.

I — Nationales Recht

2. Die Voraussetzungen, unter denen ein Fahrzeug auf belgischen Straßen genutzt werden darf, sind in Artikel 3 des Koninklijk Besluit houdende regeling nopens de inschrijving van motorvoertuigen en aanhangwagens (Königliche Verordnung zur Regelung der Zulassung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern) vom 31. Dezember 1953² geregelt.

3. In ihrer ursprünglichen Fassung sah diese Bestimmung vor, dass ein Fahrzeug in Belgien im Straßenverkehr nur genutzt werden darf, wenn es dort auf einen belgischen Gebietsansässigen zugelassen war, der „entweder Eigentümer des Fahrzeugs ist oder es ständig oder gewöhnlich zur Verfügung hat“. Daraus ergab sich, dass der Nutzer eines Fahrzeugs dessen Zulassung auf seinen Namen auch dann erwirken konnte, wenn er nicht dessen Eigentümer war.

4. Diese Bestimmung der Königlichen Verordnung vom 31. Dezember 1953 wurde durch die Königliche Verordnung vom 27. Dezember 1993³ dahin gehend geändert, dass nur der Eigentümer eines Fahrzeugs dessen Zulassung erwirken kann. Artikel 3 der Königlichen Verordnung lautet wie folgt:

„1. Kraftfahrzeuge und Anhänger werden zum Verkehr auf öffentlichen Straßen erst zugelassen, wenn sie zuvor auf Antrag ihres Eigentümers unter dessen Namen im Register für Kraftfahrzeuge und Anhänger im Sinne von Artikel 2 eingetragen worden sind.

1 — Originalsprache: Französisch.

2 — *Moniteur belge* vom 9. Januar 1954.

3 — *Moniteur belge* vom 18. Januar 1994 (im Folgenden: Königliche Verordnung).

2. Kraftfahrzeuge und Anhänger, die nur kurzzeitig in Belgien gefahren werden und nicht von Personen eingeführt worden sind, die dort wohnen, müssen jedoch nicht in Belgien zugelassen werden, wenn sie mit einem Kennzeichen, das von den Behörden eines anderen Landes als Belgien erteilt worden ist, das den internationalen Übereinkommen über den Straßenverkehr und ihren Anhängen, unterzeichnet in Wien am 8. November 1968 und in Genf am 19. September 1949 und ratifiziert durch Gesetz vom 30. September 1988 und durch Gesetz vom 1. April 1954, oder dem Internationalen Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr, unterzeichnet in Paris am 24. April 1926, beigetreten ist, sowie mit einem in diesen Übereinkünften vorgesehenen Kennzeichen versehen sind. Ein Zulassungsantrag kann nicht im Namen mehrerer Personen oder eines nichtrechtsfähigen Vereins gestellt werden. Wenn mehrere Personen Miteigentümer eines Fahrzeugs sind, ist die Zulassung im Namen des Eigentümers zu beantragen, der das Fahrzeug hauptsächlich nutzt.“

5. Artikel 3 der Königlichen Verordnung wurde vom belgischen Kassationsgerichtshof in einem Urteil vom 19. Mai 1999 ausgelegt. Er entschied, dass sich aus der fraglichen Bestimmung insgesamt ergebe, dass in Belgien abgesehen von dem in Absatz 2 geregelten Fall kein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr genutzt werden dürfe, wenn es nicht zuvor in Belgien zugelassen worden sei⁴.

4 — Arr. Cass. 1999, 688. Siehe auch Arr. Cass. 1988-89, 816.

6. Diese Fassung von Artikel 3 der Königlichen Verordnung ist auf den Sachverhalt im Ausgangsrechtsstreit anwendbar.

II — Sachverhalt und Verfahren

7. Herr Van Lent ist belgischer Staatsangehöriger und wohnt in Putte (Belgien). Er arbeitet als Ingenieur für eine Gesellschaft mit Sitz in Luxemburg. Diese Gesellschaft stellte ihm ein in Luxemburg zugelassenes Fahrzeug zur Verfügung, das sie von einer in demselben Staat niedergelassenen Leasinggesellschaft geleast hatte. Herr Van Lent nutzt dieses Fahrzeug sowohl für seine Geschäftsreisen (nach Luxemburg und zur Teilnahme an bestimmten Sitzungen in Anvers [Belgien]) als auch für private Zwecke (für Fahrten nach Hause und am Wochenende).

8. Am 22. August 1999 geriet er in Willbroek (Belgien) in eine Straßenkontrolle. Nach dieser Kontrolle lud die Staatsanwaltschaft Herrn Van Lent vor, weil er unter Verstoß gegen Artikel 3 Absatz 1 der Königlichen Verordnung auf öffentlichen Straßen ein Fahrzeug geführt habe, ohne dass dieses Fahrzeug zuvor in Belgien auf Antrag seines Eigentümers zugelassen worden sei.

9. Zu seiner Verteidigung machte Herr Van Lent geltend, dass diese Bestimmung mit dem Grundsatz der Freizügigkeit der Arbeitnehmer gemäß Artikel 39 EG unvereinbar sei.

III — Vorabentscheidungsfrage

10. Die Politierechtbank Mechelen hat daraufhin das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Steht die Gemeinschaftsregelung, insbesondere die Artikel 39 EG (früher Artikel 48 EG-Vertrag) und 10 EG (früher Artikel 5 EG-Vertrag), Vorschriften eines Mitgliedstaats entgegen, wonach ein Fahrzeug zugelassen sein muss, das 1. einer in einem angrenzenden Mitgliedstaat niedergelassenen Leasinggesellschaft gehört und vom Arbeitgeber des Benutzers (d. h. eines Arbeitnehmers), der 2. im erstgenannten Mitgliedstaat, und zwar etwa 200 km vom Arbeitsplatz entfernt, wohnt, geleast wird, wenn 3. der Arbeitnehmer während der Woche in diesem Mitgliedstaat wohnt und das Fahrzeug sowohl zur Erfüllung seines Arbeitsvertrags als auch in seiner Freizeit einschließlich der Wochenenden und der Urlaubszeiten benutzt?

IV — Beurteilung

11. Das vorliegende Gericht fragt, ob Artikel 39 EG einer nationalen Regelung entgegensteht, die die Zulassung eines Fahrzeugs im nationalen Hoheitsgebiet verlangt, wenn der Nutzer dort wohnt und wenn das Fahrzeug einer in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Leasinggesellschaft gehört und von einer ebenfalls

in diesem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Gesellschaft gemietet wird, um es dem Nutzer im Rahmen seines Arbeitsvertrags zur Verfügung zu stellen?

12. Die Frage, ob ein Mitgliedstaat berechtigt ist, die Zulassung eines Fahrzeugs zu verlangen, ist noch nicht Gegenstand einer gemeinschaftsrechtlichen Harmonisierung gewesen. Bis heute betreffen die einzigen Harmonisierungsmaßnahmen auf dem Gebiet der Besteuerung von Fahrzeugen die Steuerbefreiungen für durch Gebietsfremde vorübergehend eingeführte Fahrzeuge⁵, die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung durch die Mitgliedstaaten⁶ und die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge⁷. Keine dieser Richtlinien regelt die Frage der Befugnis der Mitgliedstaaten, die Zulassung von Fahrzeugen zu verlangen. Unter diesen Umständen haben die Mitgliedstaaten das Recht, über die Zulassung und die Voraussetzungen der Zulassung von Fahrzeugen zu entscheiden, die in ihrem Hoheitsgebiet genutzt werden, wenn die Vor-

5 — Richtlinie 83/182/EWG des Rates vom 28. März 1983 über Steuerbefreiungen innerhalb der Gemeinschaft bei vorübergehender Einfuhr bestimmter Verkehrsmittel (ABl. L 105, S. 59).

6 — Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. L 279, S. 32). Die Regierung des Vereinigten Königreichs hat in ihrer schriftlichen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass diese Richtlinie durch das Urteil vom 5. Juli 1995 in der Rechtssache C-21/94 (Parlament/Rat, Slg. 1995, I-1827) für nichtig erklärt worden ist. Sie bleibt jedoch anwendbar, bis der Rat in diesem Bereich eine neue Regelung erlassen hat.

7 — Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138, S. 57). Die Mitgliedstaaten müssen diese Richtlinie bis zum 1. Juni 2004 in innerstaatliches Recht umsetzen.

schriften, die sie auf diesem Gebiet erlassen, dem Gemeinschaftsrecht entsprechen⁸.

13. Die Freizügigkeit der Arbeitnehmer umfasst insbesondere Verpflichtungen für den Aufnahmemitgliedstaat. Aus der Rechtsprechung ergibt sich außerdem, dass der Herkunftsmitgliedstaat des Arbeitnehmers im nationalen Recht keine Regelungen vorsehen darf, die geeignet sind, die Ausübung dieser Freiheit durch seine Staatsangehörigen zu behindern oder weniger attraktiv zu machen⁹. Wie der Gerichtshof demgemäß in seinem Urteil Bosman¹⁰ festgestellt hat,

„haben die Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten insbesondere das unmittelbar aus dem Vertrag abgeleitete Recht, ihr Herkunftsland zu verlassen, um sich zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats zu begeben und sich dort aufzuhalten ...

Bestimmungen, die einen Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats daran hindern oder davon abhalten, sein Herkunftsland zu verlassen, um von seinem Recht auf Freizügigkeit Gebrauch zu machen, stellen

8 — Urteile vom 6. Juni 1984 in der Rechtssache 97/83 (Melkunie, Slg. 1984, 2367, Randnrn. 9 und 10) und vom 24. Oktober 2002 in der Rechtssache C-121/00 (Hahn, Slg. 2002, I-9193, Randnr. 34).

9 — Urteile vom 6. Juli 1988 in der Rechtssache 127/86 (Ledoux, Slg. 1988, 3741), vom 7. Juli 1988 in der Rechtssache 143/87 (Stanton, Slg. 1988, 3877, Randnr. 13), vom 7. Juli 1992 in der Rechtssache C-370/90 (Singh, Slg. 1992, I-4265, Randnr. 23), vom 31. März 1993 in der Rechtssache C-19/92 (Kraus, Slg. 1993, I-1663, Randnr. 32), vom 26. Januar 1999 in der Rechtssache C-18/95 (Terhoeve, Slg. 1999, I-345, Randnr. 38) und vom 27. Januar 2000 in der Rechtssache C-190/98 (Graf, Slg. 2000, I-493, Randnr. 22).

10 — Urteil vom 15. Dezember 1995 in der Rechtssache C-415/93 (Slg. 1995, I-4921).

daher Beeinträchtigungen dieser Freiheit dar, auch wenn sie unabhängig von der Staatsangehörigkeit der betroffenen Arbeitnehmer Anwendung finden.“¹¹

14. Der Gerichtshof hat außerdem in den zitierten Urteilen Bosman¹² und Graf¹³ entschieden, dass eine Rechtsvorschrift des Herkunftsstaats eine Beeinträchtigung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer darstellt, wenn sie den Zugang der Arbeitnehmer zum Arbeitsmarkt in anderen Mitgliedstaaten beeinflusst¹⁴.

15. Genau so verhält es sich mit der streitigen Regelung.

16. In dem zitierten Urteil Ledoux hat der Gerichtshof in einem der vorliegenden

11 — Ebenda (Randnrn. 95 und 96), Hervorhebung durch den Verfasser. Der Gerichtshof hat in Randnr. 97 hinzugefügt, dass er schon „im Urteil vom 27. September 1988 in der Rechtssache 81/87 (Daily Mail and General Trust, Slg. 1988, 5483, Randnr. 16) darauf hingewiesen [hat], dass die Vertragsbestimmungen über die Niederlassungsfreiheit zwar insbesondere die Vergünstigung der Inländerbehandlung im Aufnahmemitgliedstaat sicherstellen sollen, dass sie es aber dem Herkunftsstaat auch verbieten, die Niederlassung eines seiner Staatsangehörigen oder einer nach seinem Recht gegründeten Gesellschaft, die im Übrigen der Definition des Artikels 58 entspricht, in einem anderen Mitgliedstaat zu beeinträchtigen. Die durch die Artikel 52 ff. des Vertrages garantierten Rechte wären ihrer Substanz beraubt, wenn der Herkunftsstaat den Unternehmen verbieten könnte, sein Hoheitsgebiet zu verlassen, um sich in einem anderen Mitgliedstaat anzusiedeln. Die gleichen Erwägungen gelten im Zusammenhang mit Artikel 48 des Vertrages bei Regeln, die die Freizügigkeit der Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats beeinträchtigen, die in einem anderen Mitgliedstaat eine unselbständige Tätigkeit ausüben wollen.“

12 — Randnr. 103.

13 — Randnr. 23.

14 — Diese Urteile übertragen das im Urteil vom 24. November 1993 in den Rechtssachen C-267/91 und C-268/91 (Keck und Mithouard, Slg. 1993, I-6097) entwickelte wesentliche Kriterium auf die Freizügigkeit der Arbeitnehmer. Siehe die Schlussanträge des Generalanwalts Lenz in der zitierten Rechtssache Bosman und des Generalanwalts Fenelly in der zitierten Rechtssache Graf sowie meine Schlussanträge in der Rechtssache C-309/99 (Urteil vom 19. Februar 2002, Wouters u. a., Slg. 2002, I-1577, Nrn. 242 bis 246).

Rechtssache ähnlichen Fall entschieden, dass eine Beeinträchtigung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer vorliegen kann. Herrn Ledoux, einem in Belgien wohnenden Arbeitnehmer, war von seinem in Frankreich niedergelassenen Arbeitgeber ein Fahrzeug zur Verfügung gestellt worden. Das Fahrzeug, das dem Arbeitgeber gehörte, war auf dessen Namen in dessen Wohnstaat (Frankreich) zugelassen, und Herr Ledoux nutzte dieses Fahrzeug zu beruflichen und privaten Zwecken.

Personen ist¹⁷, und dann ausgeführt, dass ein Mitgliedstaat keine Voraussetzungen für das Recht, in den Genuss der Mehrwertsteuerbefreiung zu kommen, aufstellen darf, die die Freizügigkeit von Arbeitnehmern beschränken, die in seinem Hoheitsgebiet wohnen und ihre Tätigkeiten in einem anderen Mitgliedstaat ausüben¹⁸.

17. Nach einer Straßenkontrolle in Belgien wurde Herr Ledoux wegen der Einfuhr eines Kraftfahrzeugs in Steuerhinterziehungsabsicht angeklagt. Ihm wurde vorgeworfen, das Fahrzeug ohne Zahlung der für dieses Geschäft anfallenden Mehrwertsteuer¹⁵ eingeführt zu haben. Die zu dieser Zeit geltende gemeinschaftsrechtliche Regelung war die Sechste Richtlinie 77/388/EWG¹⁶. Nach dieser Richtlinie unterliegt die Einfuhr von Gegenständen der Mehrwertsteuer, sofern sie nicht unter ein Verfahren der vorübergehenden Einfuhr fallen. Bis zum Erlass gemeinschaftlicher Steuerregeln, die den Anwendungsbereich dieser Befreiung näher bestimmen, konnten die Mitgliedstaaten die Voraussetzungen festlegen, die einzuhalten waren, um in den Genuss dieser Befreiung zu kommen.

19. Der Gerichtshof hat danach geprüft, ob die Annahme, dass eine Einfuhr deswegen endgültig ist und damit der Mehrwertsteuer unterliegt, weil der Importeur (der Arbeitnehmer) in dem Mitgliedstaat wohnte, in den das Fahrzeug eingeführt worden war, geeignet ist, die Freizügigkeit der Arbeitnehmer zu beschränken¹⁹. Der Gerichtshof ist schließlich zu dem Ergebnis gelangt, dass eine Beschränkung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer vorliegen kann, hat aber die konkrete Prüfung dieser Frage an das nationale Gericht verwiesen.

20. Der für die vorliegende Rechtssache wesentliche Punkt liegt in den Erwägungen des Gerichtshofes, die zu dem Ergebnis führen, dass eine Beeinträchtigung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer vorliegt. Der Gerichtshof hat die Auffassung vertreten, dass die Einfuhr auch dann, wenn das Fahrzeug zu privaten Zwecken genutzt werden kann, als vorübergehend angesehen und daher die Befreiung gewährt werden muss, sofern der privaten Nutzung neben der beruflichen Nutzung untergeordnete

18. Der Gerichtshof hat zunächst darauf hingewiesen, dass eines der Ziele dieser Befreiung die effektive Freizügigkeit der

15 — [Betrifft das Französische.]

16 — Richtlinie des Rates vom 17. Mai 1977 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern — Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche steuerpflichtige Bemessungsgrundlage (ABl. L 145, S. 1).

17 — Das zitierte Urteil Ledoux (Randnr. 10). Siehe in diesem Sinne auch Urteil vom 3. Oktober 1985 in der Rechtssache 249/84 (Profant, Slg. 1985, 3237).

18 — Das zitierte Urteil Ledoux (Randnr. 12).

19 — A. a. O. (Randnrn. 13, 17 und 18).

Bedeutung zukommt und sie im Arbeitsvertrag vorgesehen ist²⁰. Der Gerichtshof hat ausgeführt:

„Die gegenteilige Auffassung würde einen Grenzgänger faktisch daran hindern, bestimmte Vergünstigungen, die ihm sein Arbeitgeber eingeräumt hat, in Anspruch zu nehmen, nur weil er seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Einfuhr hat. Dieser Arbeitnehmer wäre hierdurch gegenüber seinen im Land ihres Arbeitgebers wohnhaften Kollegen benachteiligt, was die Ausübung seines Rechts auf Freizügigkeit innerhalb der Gemeinschaft beeinträchtigen würde.“²¹

21. Meines Erachtens ist nach dem zitierten Urteil Ledoux anzunehmen, dass eine nationale Maßnahme, die einen Arbeitnehmer, der in einem anderen Mitgliedstaat als dem wohnt, in dem sein Arbeitgeber niedergelassen ist, daran hindert (oder fast daran hindert), von bestimmten Vorteilen und insbesondere von einem ihm zur Verfügung gestellten Fahrzeug zu profitieren, die Ausübung seines Rechts auf Freizügigkeit beeinträchtigt.

22. Alle Mitgliedstaaten, die diesem Rechtsstreit als Streithelfer beigetreten sind, vertreten die Auffassung, dass das zitierte Urteil Ledoux im vorliegenden Fall

nicht anwendbar sei, weil es die Auslegung der Sechsten Richtlinie 77/388 und nicht die Zulassung von Fahrzeugen betreffe. Diese Ansicht teile ich nicht. In dem genannten Urteil hat der Gerichtshof entschieden, dass es eine Beeinträchtigung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer darstellt, dass der Arbeitnehmer wegen der belgischen Regelung von einem bestimmten Vorteil nicht profitieren konnte. Die Erwägungen, nach denen der Gerichtshof zu dem Ergebnis gekommen ist, dass eine solche Beeinträchtigung vorliegt, sind daher auf den vorliegenden Fall übertragbar.

23. Nach der streitigen Regelung kann nämlich der in Belgien wohnende Arbeitnehmer nicht davon profitieren, dass ihm ein Fahrzeug, das einer in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Person gehört, zur Verfügung gestellt wird.

24. Das Hindernis ergibt sich aus einem inneren Widerspruch der belgischen Regelung, die im vorliegenden Fall die Zulassung unmöglich macht. Einerseits sieht der Königliche Verordnung vor, dass die Zulassung eines Fahrzeugs auf Antrag und auf den Namen des Eigentümers dieses Fahrzeugs vorzunehmen ist. Daraus folgt, dass der Arbeitnehmer, der das Fahrzeug nur nutzt, nicht dessen Zulassung erwirken kann. Andererseits sieht die nationale Regelung vor, dass der Antragsteller seine belgische Mehrwertsteuernummer angeben muss, wenn er (d. h. der Eigentümer des Fahrzeugs) eine juristische Person ist. Da derjenige, der die Zulassung beantragt, eine feste Niederlassung im belgischen Ho-

20 — Ebenda (Randnr. 18).

21 — Ebenda.

heitsgebiet haben muss, um über diese Nummer zu verfügen, kann der Eigentümer des Fahrzeugs dessen Zulassung nur beantragen, wenn er in Belgien niedergelassen ist²². Daher kann der Arbeitnehmer keine Zulassung erhalten, weil er nicht Eigentümer des Fahrzeugs ist, und der Eigentümer (die Leasinggesellschaft) kann sie auch nicht erhalten, weil er in Belgien nicht ansässig ist.

25. Folglich hat der Arbeitnehmer mit Wohnsitz im Belgien, dem die Überlassung eines Fahrzeugs angeboten wird, keine andere Wahl, als darauf zu verzichten, wenn er sich nicht der Gefahr der Strafverfolgung aussetzen will. Wie der Gerichtshof in dem zitierten Urteil Ledoux ausgeführt hat, ist die Überlassung eines Fahrzeugs Teil des dem Arbeitnehmer gewährten Entgelts. Demnach bewirkt die streitige Regelung, dass dem Arbeitnehmer nur wegen seines Wohnorts ein Teil des ihm angebotenen Entgelts genommen wird. Ein Arbeitsvertrag mit einer solchen Klausel über die Überlassung eines Fahrzeugs an den Arbeitnehmer ist daher weniger attraktiv, sofern der Arbeitgeber in einem anderen Mitgliedstaat als dem Königreich Belgien niedergelassen ist, jedenfalls wenn das Fahrzeug in diesem anderen Staat zugelassen ist.

26. Die streitige Regelung ist daher geeignet, einen Arbeitnehmer mit Wohnsitz in Belgien davon abzuhalten, einen Vertrag zu

schließen, der eine Klausel über die Überlassung eines Fahrzeugs enthält, wenn ihm dieser Vertrag von einem in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Arbeitgeber angeboten wird, während diese abschreckende Wirkung vermutlich nicht zum Tragen käme, wenn ihm der Vertrag von einem nationalen Arbeitgeber angeboten würde²³.

27. Die streitige Regelung beeinflusst daher im Sinne der zitierten Urteile Bosman und Graf für Arbeitnehmer mit Wohnort in Belgien den Zugang zum Arbeitsmarkt in anderen Mitgliedstaaten.

28. Es ist nun zu prüfen, ob die streitige Regelung aus mit dem Vertrag vereinbaren Gründen des Allgemeininteresses gerechtfertigt ist.

29. Aus der Rechtsprechung ergibt sich, dass nationale Regelungen, die geeignet sind, die Ausübung der durch den Vertrag garantierten grundlegenden Freiheiten

23 — Es ist nämlich anzunehmen, dass der Arbeitgeber, jedenfalls wenn er Eigentümer des Fahrzeugs ist, es in dem Staat seines Wohnorts zulassen lässt. So hatten z. B. in der zitierten Rechtssache Ledoux und in den Rechtssachen C-451/99 (Urteil vom 21. März 2002, Cura Anlagen, Slg. 2002, I-3193) und C-115/00 (Urteil vom 2. Juli 2002, Hoves, Slg. 2002, I-6077) die Eigentümer ihre Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten zulassen lassen, in denen sie niedergelassen waren. Die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279, S. 1) definiert den Begriff „Fahrzeug“ in Artikel 3 Absatz 3 als „ein im Mitgliedstaat der Niederlassung amtlich zugelassenes, ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmtes Kraftfahrzeug oder eine ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeugkombination... bei der zumindest das Kraftfahrzeug im Mitgliedstaat der Niederlassung amtlich zugelassen ist“ (Hervorhebung durch den Verfasser).

22 — Siehe Thiébaud, X., *Leasing transfrontalier de véhicules*, im Internet verfügbar unter der Adresse www.fiskobel.com/Docs/10.doc.

durch die Gemeinschaftsangehörigen einschließlich der Staatsangehörigen des Mitgliedstaats, der die Regelung erlassen hat, zu behindern oder weniger attraktiv zu machen, vier Voraussetzungen erfüllen müssen, um mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar zu sein. Sie müssen 1) ohne Diskriminierung anwendbar sein, 2) aus zwingenden Gründen des Allgemeininteresses gerechtfertigt sein, 3) geeignet sein, die Verwirklichung des mit ihnen verfolgten Zwecks zu gewährleisten und dürfen 4) nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Zwecks erforderlich ist²⁴.

30. Die Mitgliedstaaten, die schriftliche Erklärungen abgegeben haben, und die Kommission machen geltend, dass die streitige Regelung erforderlich sei, um die Sicherheit der Straßen zu gewährleisten und die Erosion der steuerlichen Bemessungsgrundlage zu bekämpfen.

31. Mit keinem dieser Argumente ist jedoch die Verpflichtung zur Zulassung eines Fahrzeugs zu rechtfertigen, und noch weniger die Strafsanktion, die im vorliegenden Fall an die Verletzung dieser Verpflichtung geknüpft ist. Es ist klar, dass es zuallererst unerlässlich ist, dass die Zulassung erfolgen kann, damit die mit der Verpflichtung zur Zulassung verfolgten Zwecke erreicht werden können. In einem Fall wie dem vorliegenden können die Zwecke, gleich welche angeführt werden, nicht erreicht werden, weil die Zulassung, wie dargelegt, unmöglich ist.

24 — Urteil vom 30. November 1995 in der Rechtssache C-55/94 (Gebhard, Slg. 1995, I-4165, Randnr. 34). Siehe auch Urteile vom 26. Februar 1991 in der Rechtssache C-180/89 (Kommission/Italien, Slg. 1991, I-709, Randnr. 18), vom 20. Mai 1992 in der Rechtssache C-106/91 (Ramrath, Slg. 1992, I-3351, Randnrn. 29 und 30) und das zitierte Urteil Kraus (Randnr. 32).

32. Ein Mitgliedstaat darf einen Arbeitnehmer, der von seinem Recht auf Freizügigkeit Gebrauch gemacht hat, nicht bestrafen, weil er eine Verpflichtung nicht eingehalten habe, die er nicht erfüllen kann. Unter diesen Umständen ist die Verpflichtung zur Zulassung sinnlos und hat keine andere Wirkung als zu verhindern, dass belgischen Gebietsansässigen im Ausland zugelassene Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden.

33. Das Tribunal de police d'Arlon (Belgien) gelangte in seinem Urteil vom 12. März 1998²⁵ zu einem ähnlichen Ergebnis.

34. Der Sachverhalt war Folgender: Eine in Belgien wohnende Person war angeklagt, gegen die Königliche Verordnung verstoßen zu haben, indem sie im belgischen Hoheitsgebiet ein Fahrzeug führte, das einer in Luxemburg niedergelassenen Leasinggesellschaft gehörte. Das Gericht führte aus, dass

„die Staatsanwaltschaft offenbar trotz dieser Tatsachen annimmt, dass eine Zulassung des Fahrzeugs in Belgien zwingend und daher notwendigerweise möglich war“.

25 — Strafverfahren gegen Devaux, Urteil Nr. 981345. Im Internet verfügbar unter der Adresse <http://www.demine.com/jurinews/immajuris.htm>.

35. Das Tribunal de police d'Arlon stellte fest, nach der Königlichen Verordnung habe die Zulassung auf den Namen des Eigentümers zu erfolgen, diese Zulassung sei aber nur zugunsten von Personen mit Wohnort oder Sitz in Belgien vorgesehen, was die Zulassung unmöglich mache, wenn der Eigentümer diese Voraussetzungen nicht erfülle. Es entschied daher, dass kein Verstoß begangen worden sei, und sprach den Angeklagten frei.

36. Daher schlage ich vor zu antworten, dass es gegen die Artikel 39 und 10 EG verstößt, dass ein Mitgliedstaat die Zulassung eines Fahrzeugs verlangt, das einer in einem Nachbarmitgliedstaat niedergelassenen Leasinggesellschaft gehört und das der Arbeitgeber des Nutzers dieses Fahrzeugs (d. h. eines Arbeitnehmers), der in dem erstgenannten Mitgliedstaat, genauer in einer Entfernung von etwa 200 km von seinem Arbeitsort, wohnt, least, wenn der Arbeitnehmer unter der Woche in diesem Mitgliedstaat wohnt und das Fahrzeug zur Erfüllung seines Arbeitsvertrags und in seiner Freizeit einschließlich der Wochenenden und des Urlaubs nutzt.

V — Ergebnis

37. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die Vorabentscheidungsfrage der Politierrechtbank Mechelen wie folgt zu beantworten:

Es verstößt gegen das Gemeinschaftsrecht, insbesondere die Artikel 39 und 10 EG, dass ein Mitgliedstaat die Zulassung eines Fahrzeugs verlangt, das einer in einem Nachbarmitgliedstaat niedergelassenen Leasinggesellschaft gehört und das der Arbeitgeber des Nutzers des Fahrzeugs (d. h. eines Arbeitnehmers), der in dem erstgenannten Mitgliedstaat, genauer in einer Entfernung von etwa 200 km von seinem Arbeitsort wohnt, least, wenn der Arbeitnehmer unter der Woche in diesem Mitgliedstaat wohnt und das Fahrzeug zur Erfüllung seines Arbeitsvertrags und in seiner Freizeit einschließlich der Wochenenden und des Urlaubs nutzt.