Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

24. Januar 2019*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Richtlinie 1999/37/EG – Zulassungsdokumente für Fahrzeuge – Fehlende Einträge in den Zulassungsbescheinigungen – Gegenseitige Anerkennung – Richtlinie 2007/46/EG – Fahrzeuge, die hergestellt wurden, bevor die technischen Anforderungen auf der Ebene der Europäischen Union harmonisiert wurden – Änderungen, die sich auf die technischen Merkmale des Fahrzeugs auswirken“

In der Rechtssache C-326/17

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Raad van State (Staatsrat, Niederlande) mit Entscheidung vom 24. Mai 2017, beim Gerichtshof eingegangen am 31. Mai 2017, in dem Verfahren

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

gegen

X,

Y

und

X,

Y

gegen

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

und

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

gegen

Z

erlässt

* Verfahrenssprachen: Englisch und Niederländisch.

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten der Siebten Kammer T. von Danwitz in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Vierten Kammer, der Richterin K. Jürimäe sowie der Richter C. Lycourgos, E. Juhász (Berichterstatter) und C. Vajda,

Generalanwalt: N. Wahl,

Kanzler: M. Ferreira, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 7. Juni 2018,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– der Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), vertreten durch C. B. J. Maenhout als Bevollmächtigten im Beistand von M. van Heezik, advocaat,

– von X und Y, vertreten durch C. B. Krol Dobrov als Bevollmächtigten,

– von Z, vertreten durch S. J. C. van Keulen, advocaat,

– der niederländischen Regierung, vertreten durch M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen und P. Huurnink als Bevollmächtigte,

– der italienischen Regierung, vertreten durch G. Palmieri als Bevollmächtigte im Beistand von F. Meloncelli, avvocato dello Stato,

– der norwegischen Regierung, vertreten durch R. Nordeide und C. Anker als Bevollmächtigte,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch M. Huttunen, A. Nijenhuis und N. Yerrell als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 20. September 2018

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Bestimmungen der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. 1999, L 138, S. 57) und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. 2007, L 263, S. 1).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (Direktion des Straßenverkehrsamts, Niederlande, im Folgenden: RDW) auf der einen Seite und X und Y auf der anderen Seite sowie zwischen diesen beiden auf der einen Seite und dem RDW auf der anderen Seite und im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen dem RDW und Z wegen der Weigerung des RDW, die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge anzuerkennen und die Fahrzeuge in den Niederlanden zuzulassen.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Richtlinie 70/156

3 Die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. 1970, L 42, S. 1) in der durch die Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 (ABl. 1992, L 225, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 70/156) sieht in Art. 2 („Begriffsbestimmungen“) vor:

„Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

…

– ‚Fahrzeug‘: mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie allen anderen Arbeitsmaschinen, alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten vollständigen oder unvollständigen Kraftfahrzeuge, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, sowie ihre Anhänger;

…“

Richtlinie 1999/37

4 Die Erwägungsgründe 3 bis 6 und 9 der Richtlinie 1999/37 lauten:

„(3) Die Harmonisierung der Aufmachung und des Inhalts der Zulassungsbescheinigung erleichtert das Verständnis der Zulassungsbescheinigung und trägt auf diese Weise dazu bei, dass die in einem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge ungehindert im Hoheitsgebiet der anderen Mitgliedstaaten verkehren können.

(4) Anhand des Inhalts der Zulassungsbescheinigung muss sich überprüfen lassen, ob der Inhaber eines Führerscheins, der gemäß der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein [(ABl. 1991, L 237, S. 1)] ausgestellt wurde, ausschließlich Fahrzeuge der Klassen führt, für die er eine Fahrerlaubnis besitzt. Hierdurch wird ein Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr geleistet.

(5) Als notwendige Voraussetzung für die erneute Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs verlangen alle Mitgliedstaaten insbesondere die Vorlage einer Bescheinigung, in der diese Zulassung sowie die technischen Merkmale des Fahrzeugs bestätigt werden.

(6) Die Harmonisierung der Zulassungsbescheinigung erleichtert die erneute Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, und trägt zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts bei.

…

(9) Zur Erleichterung von Kontrollen insbesondere zur Bekämpfung von betrügerischen Praktiken und der Verschiebung von gestohlenen Fahrzeugen sollte mittels eines wirksamen Informationsaustauschsystems eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten herbeigeführt werden."

5 Art. 1 dieser Richtlinie bestimmt:

„Diese Richtlinie gilt für die von den Mitgliedstaaten bei der Zulassung von Fahrzeugen ausgestellten Dokumente.

Sie lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, für die vorübergehende Zulassung von Fahrzeugen Dokumente zu verwenden, die die Anforderungen dieser Richtlinie gegebenenfalls nicht in allen Punkten erfüllen."

6 Art. 2 der Richtlinie sieht vor:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) ‚Fahrzeug' jedes Fahrzeug gemäß der Begriffsbestimmung des Artikels 2 der Richtlinie 70/156/EWG … und des Artikels 1 der Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge [(ABl. 1992, L 225, S. 72)];

b) ‚Zulassung' die behördliche Genehmigung für den Betrieb eines Fahrzeugs im Straßenverkehr einschließlich der Identifizierung des Fahrzeugs und der Zuteilung einer als Zulassungsnummer bezeichneten laufenden Nummer;

c) ‚Zulassungsbescheinigung' das Dokument, mit dem die Zulassung eines Fahrzeugs in einem Mitgliedstaat bescheinigt wird;

d) ‚Inhaber der Zulassungsbescheinigung' die Person, auf deren Name ein Fahrzeug zugelassen ist."

7 Art. 3 der Richtlinie 1999/37 lautet:

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen für Fahrzeuge, die gemäß ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften einer Zulassung bedürfen, eine Zulassungsbescheinigung aus. Diese Bescheinigung besteht entweder aus einem Teil im Sinne des Anhangs I oder aus zwei Teilen im Sinne der Anhänge I und II.

Die Mitgliedstaaten können den von ihnen hierzu ermächtigten Stellen, insbesondere den entsprechenden Stellen der Hersteller, gestatten, die technischen Teile der Zulassungsbescheinigung auszufüllen.

(2) Wird für ein Fahrzeug, das vor der Anwendung dieser Richtlinie zugelassen wurde, eine neue Zulassungsbescheinigung ausgestellt, so verwenden die Mitgliedstaaten für diese Bescheinigung ein Modell gemäß dieser Richtlinie; sie können sich dabei auf die Eintragungen beschränken, für die die erforderlichen Angaben vorliegen.

(3) Die gemäß den Anhängen I und II in der Zulassungsbescheinigung enthaltenen Angaben werden mit Hilfe der in diesen Anhängen aufgeführten harmonisierten gemeinschaftlichen Codes eingetragen."

8 Art. 4 dieser Richtlinie bestimmt:

„Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die von einem Mitgliedstaat ausgestellten Zulassungsbescheinigungen im Hinblick auf die Identifizierung des Fahrzeugs im grenzüberschreitenden Straßenverkehr oder dessen erneute Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat gegenseitig anerkannt."

9 Nach Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie setzen die Mitgliedstaaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie vor dem 1. Juni 2004 nachzukommen.

Richtlinie 2007/46

10 Art. 1 („Gegenstand") der Richtlinie 2007/46 sieht vor:

„Diese Richtlinie schafft einen harmonisierten Rahmen mit den Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller in ihren Geltungsbereich fallenden Neufahrzeuge und der zur Verwendung in diesen Fahrzeugen bestimmten Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten; damit sollen ihre Zulassung, ihr Verkauf und ihre Inbetriebnahme in der [Europäischen Union] erleichtert werden.

…"

11 Art. 2 („Geltungsbereich") dieser Richtlinie bestimmt in Abs. 1:

„Diese Richtlinie gilt für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, die in einer oder mehreren Stufen zur Teilnahme am Straßenverkehr konstruiert und gebaut werden, sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die für derartige Fahrzeuge konstruiert und gebaut sind.

Sie gilt auch für die Einzelgenehmigung derartiger Fahrzeuge.

Diese Richtlinie gilt auch für Teile und Ausrüstungen für Fahrzeuge, die unter diese Richtlinie fallen."

12 In Art. 3 („Begriffsbestimmungen") der Richtlinie heißt es:

„Im Sinne dieser Richtlinie und der in Anhang IV aufgeführten Rechtsakte – soweit dort nichts anderes bestimmt ist – bezeichnet der Ausdruck

…

11. ‚Kraftfahrzeug' ein vollständiges, vervollständigtes oder unvollständiges Fahrzeug mit eigener Antriebsmaschine, mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h.

12. ‚Anhänger' ein Fahrzeug auf Rädern ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;

13. ‚Fahrzeug' ein Kraftfahrzeug oder einen Anhänger im Sinne der Nummern 11 und 12;

…

19. ‚unvollständiges Fahrzeug' ein Fahrzeug, das mindestens einer weiteren Vervollständigungsstufe unterzogen werden muss, damit es den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Richtlinie entspricht;

20. ‚vervollständigtes Fahrzeug' ein Fahrzeug, das einem Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren unterzogen wurde und den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Richtlinie entspricht;

21. ‚vollständiges Fahrzeug' ein Fahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen dieser Richtlinie zu erfüllen;

…"

13 Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie 2007/46 sieht vor:

„Die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten nur, wenn diese den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen.

Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Teilnahme am Straßenverkehr von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten nicht unter Verweis auf die von dieser Richtlinie erfassten Aspekte des Baus oder der Wirkungsweise untersagen, beschränken oder behindern, wenn diese den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen."

14 Art. 24 („Einzelgenehmigungen") dieser Richtlinie bestimmt:

„(1) Die Mitgliedstaaten können ein bestimmtes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das eine Einzelausführung darstellt, von einer oder mehreren Bestimmungen dieser Richtlinie oder eines oder mehrerer der in Anhang IV oder Anhang XI aufgeführten Rechtsakte ausnehmen, sofern sie entsprechende alternative Anforderungen festlegen.

Von der Anwendung der in Unterabsatz 1 genannten Bestimmungen darf nur dann abgesehen werden, wenn ein Mitgliedstaat dies stichhaltig begründen kann.

Unter ‚alternativen Anforderungen' sind Verwaltungsvorschriften und technische Anforderungen zu verstehen, die – so weit, wie es praktisch machbar ist – das gleiche Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten sollen wie die jeweiligen Vorschriften des Anhangs IV oder des Anhangs XI.

…

(6) Die Einzelgenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat.

Möchte ein Antragsteller ein Fahrzeug, für das eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, in einem anderen Mitgliedstaat verkaufen, zulassen oder in Betrieb nehmen, so fertigt ihm der Mitgliedstaat, der die Genehmigung erteilt hat, auf Ersuchen eine Erklärung über die technischen Vorschriften aus, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde.

Hat ein Mitgliedstaat eine Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug nach diesem Artikel erteilt, so gestattet ein anderer Mitgliedstaat den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs, es sei denn, er hat begründeten Anlass zu der Annahme, dass die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, seinen eigenen Vorschriften nicht gleichwertig sind.

(7) Auf Antrag des Herstellers oder des Besitzers des Fahrzeugs erteilen die Mitgliedstaaten für ein Fahrzeug, das den Bestimmungen dieser Richtlinie und den jeweiligen in Anhang IV oder Anhang XI aufgeführten Rechtsakten entspricht, eine Einzelgenehmigung.

Die Mitgliedstaaten erkennen in diesem Fall die Einzelgenehmigung an und gestatten den Verkauf, die Zulassung und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs.

…“

15 In Art. 26 („Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme von Fahrzeugen“) der Richtlinie heißt es:

„(1) Unbeschadet der Artikel 29 und 30 gestatten die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen nur dann, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 18 versehen sind.

Die Mitgliedstaaten gestatten den Verkauf von unvollständigen Fahrzeugen; sie können jedoch ihre unbefristete Zulassung und ihre Inbetriebnahme verweigern, solange sie nicht vervollständigt sind.

…“

16 Art. 48 („Umsetzung“) der Richtlinie 2007/46 bestimmt:

„(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen vor dem 29. April 2009 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um den wesentlichen Änderungen dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 29. April 2009 an.

…“

17 Art. 49 („Aufhebung“) der Richtlinie 2007/46 sieht vor:

„Die Richtlinie 70/156/EWG wird mit Wirkung vom 29. April 2009 aufgehoben; hiervon unberührt bleibt die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die in Anhang XX Teil B aufgeführten Richtlinien zu den festgelegten Terminen in innerstaatliches Recht umzusetzen und anzuwenden.

Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang XXI zu lesen.“

Richtlinie 2009/40/EG

18 Nach dem zweiten Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. 2009, L 141, S. 12) ist es „[i]m Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik … erforderlich, dass für den Verkehr bestimmter Fahrzeuge in der Gemeinschaft sowohl hinsichtlich der Sicherheit als auch der Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten die besten Voraussetzungen gegeben sind“.

19 Art. 1 dieser Richtlinie bestimmt:

„(1) In jedem Mitgliedstaat sind die in diesem Staat zugelassenen Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger und Sattelanhänger einer regelmäßigen technischen Überwachung entsprechend dieser Richtlinie zu unterziehen.

(2) Die zu untersuchenden Fahrzeuggruppen, die Zeitabstände der Untersuchungen und die Punkte, die geprüft werden müssen, sind in den Anhängen I und II aufgeführt.“

20 Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie lautet:

„Jeder Mitgliedstaat erkennt den in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Nachweis darüber, dass ein im Hoheitsgebiet des betreffenden anderen Mitgliedstaats zugelassenes Kraftfahrzeug, ein Kraftfahrzeuganhänger oder ein Sattelanhänger einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist, in der gleichen Weise an, als hätte er diesen Nachweis selbst erteilt."

21 Art. 5 Buchst. a der Richtlinie bestimmt:

„Unbeschadet der Anhänge I und II können die Mitgliedstaaten

a) den Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vorverlegen und gegebenenfalls eine Untersuchung vor der Zulassung des Fahrzeugs vorschreiben".

Niederländisches Recht

22 Nach Art. 52a Abs. 1 der Wegenverkeerswet 1994 (Straßenverkehrsgesetz von 1994) stellt der „RDW … zur Bestätigung der Eintragung in das Zulassungsregister auf den Namen des Inhabers der Zulassungsbescheinigung eine Zulassungsbescheinigung aus".

23 Art. 25b des Kentekenreglement (Zulassungsverordnung) sieht vor:

„1. Der Eigentümer oder Halter eines Fahrzeugs, für das die erste Zulassung und Eintragung auf den Namen des Inhabers der Zulassungsbescheinigung beantragt wird und das zuvor in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen war, legt Teil I der in diesem Mitgliedstaat ausgestellten Zulassungsbescheinigung und, soweit dieser ausgestellt worden ist, auch Teil II vor.

2. Die in Abs. 1 vorgesehene Zulassung und Eintragung auf den Namen des Inhabers der Zulassungsbescheinigung wird versagt, wenn Teil II der Zulassungsbescheinigung, soweit dieser ausgestellt worden ist, fehlt.

3. In Ausnahmefällen kann der RDW abweichend von Abs. 2 ein Fahrzeug zulassen und auf den Namen des Inhabers der Zulassungsbescheinigung eintragen, wenn die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zuvor zugelassen war, schriftlich oder auf elektronischem Weg bestätigen, dass der Antragsteller berechtigt ist, das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zuzulassen.

4. Der RDW bewahrt die erhaltenen Zulassungsdokumente oder Teile davon für sechs Monate auf und setzt die Behörden des Mitgliedstaats, die die Zulassungsbescheinigung ausgestellt haben, innerhalb von zwei Monaten nach dem Erhalt hiervon in Kenntnis. Auf Antrag sendet der RDW die Zulassungsdokumente zurück an die Behörden des Mitgliedstaats, die die Zulassungsbescheinigung ausgestellt haben."

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

24 X und Y beantragten am 14. Januar 2014 und Z beantragte am 10. Juni 2014 beim RDW die Eintragung eines Kraftfahrzeugs im niederländischen Zulassungsregister. Eines der Fahrzeuge wurde 1950 von der Bentley Motors Limited hergestellt, die das Fahrzeug mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (Vehicle identification number, im Folgenden: VIN) B28J0 versah. Es wurde im selben Jahr in England zugelassen. Das andere Fahrzeug wurde 1938 von der Alvis Car and Engineering Company Limited hergestellt, die das Fahrzeug mit der VIN 14827 versah.

25 Das Fahrzeug der Marke Bentley wurde 2013 erheblich umgebaut. Am 29. Oktober 2013 stellten die belgischen Behörden eine Zulassungsbescheinigung für dieses Fahrzeug aus, die zusammengefasste Fahrzeugdaten enthielt. Das vorlegende Gericht führt aus, eine Untersuchung dieses Fahrzeugs im Februar 2014 habe ergeben, dass es nunmehr aus einem originalen Bentley Mark VI-Fahrgestell, einem Achtzylinder-Reihenmotor von Rolls-Royce und einer anders aussehenden neuen Karosserie nach dem Vorbild eines Bentley Speed Six zusammengestellt sei. Das Fahrgestell und der Antriebsstrang seien zum großen Teil beibehalten worden. Mit Bescheid vom 10. Februar 2014 lehnte der RDW den Antrag von X und Y auf Eintragung in das Zulassungsregister wegen der Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Modell ab.

26 Auf der Grundlage einer zweiten Zulassungsbescheinigung, die von der zuständigen belgischen Behörde am 19. Mai 2014 ausgestellt wurde, stellten X und Y am 4. Juni 2014 einen neuen Zulassungsantrag. Mit Schreiben vom 18. Juli 2014 teilte der RDW mit, dass ein Auskunftsersuchen an die belgischen Behörden gestellt worden sei. Aus den daraufhin erteilten Auskünften gehe hervor, dass die belgischen Behörden für die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung die ursprüngliche englische Zulassungsbescheinigung von 1950 herangezogen hätten. Wegen dieser Sachlage wies der RDW den zweiten Eintragungsantrag mit Bescheid vom 27. August 2014 ab.

27 Das Kraftfahrzeug der Marke Alvis, für das am 14. Oktober 2013 auf der Grundlage der Angaben in der Begleitdokumentation des Herstellers eine englische Zulassungsbescheinigung ausgestellt wurde, hatte ebenfalls einige erhebliche Änderungen erfahren. Der RDW ersuchte daher für die Entscheidung über den Zulassungsantrag von Z die zuständige englische Behörde um Auskünfte. Diese teilte ihm mit, dass sie das Fahrzeug auf der Grundlage der Angaben in der Begleitdokumentation des Herstellers sowie von Fotos und Informationen eines Fahrzeugeigentümervereins zugelassen habe. Keine Auskunft erhielt der RDW zu der Frage, auf welcher Datengrundlage die englische Zulassungsbescheinigung für den Alvis ausgestellt worden war. Mit Bescheid vom 29. September 2014 lehnte der RDW den Zulassungsantrag von Z ab.

28 Der RDW gab in seinen Bescheiden vom 10. Februar 2014 und 29. September 2014 an, dass er die Zulassungen deshalb abgelehnt habe, weil die betreffenden Fahrzeuge, da sie nicht die technischen Anforderungen der Richtlinie 2007/46 erfüllten, keine Fahrzeuge im Sinne von Art. 3 dieser Richtlinie und Art. 2 Buchst. a der Richtlinie 1999/37 seien, so dass die Richtlinie 1999/37 im vorliegenden Fall nicht anwendbar sei. Sollten die Fahrzeuge doch unter die Richtlinie 1999/37 fallen, seien die von den Behörden anderer Mitgliedstaaten bereits ausgestellten Zulassungsbescheinigungen jedenfalls keine harmonisierten Zulassungsbescheinigungen im Sinne dieser Richtlinie und müssten somit nicht auf ihrer Grundlage anerkannt werden. Außerdem ließen diese Bescheinigungen keine Identifizierung der Fahrzeuge zu. In ihrer gegenwärtigen Zusammenstellung wären die Fahrzeuge zu dem Zeitpunkt, zu dem sie ihre erste Zulassungsbescheinigung erhalten hätten, 1950 bzw. 1938, nicht zum Straßenverkehr zugelassen worden. Aus den ihm vorliegenden Dokumenten ergebe sich auch nicht klar, ob die Fahrzeuge nach ihrem Umbau eine Einzelgenehmigung für eine solche Zulassung erhalten hätten.

29 X und Y sowie Z erhoben jeweils Klage gegen die sie betreffenden Bescheide über die Ablehnung der Zulassung. Nach Auffassung der in erster Instanz angerufenen Gerichte fallen die Fahrzeuge in den Geltungsbereich der Richtlinie 1999/37. Die Richtlinie sei somit anwendbar und die Fahrzeuge seien anhand ihrer Zulassungsbescheinigungen, bei denen es sich um harmonisierte Bescheinigungen im Sinne der Richtlinie handele, identifizierbar. Daher sei der RDW verpflichtet gewesen, X und Y eine niederländische Zulassungsbescheinigung auszustellen, und müsse über den Zulassungsantrag von Z noch einmal entscheiden.

30 Gegen diese Urteile legte der RDW beim vorlegenden Gericht Rechtsmittel ein. Auch X und Y legten gegen das sie betreffende Urteil beim vorlegenden Gericht Rechtsmittel ein.

31 Das vorlegende Gericht führt aus, der Rechtsstreit betreffe die Frage, ob der RDW gegen Art. 25b der Zulassungsverordnung in ihrer Auslegung anhand von Art. 4 der Richtlinie 1999/37 verstoßen habe, als er die Zulassungsbescheinigungen für die Fahrzeuge der Marken Bentley und Alvis im Hinblick auf die Zulassung in den Niederlanden nicht anerkannt habe. Dafür sei die Anwendbarkeit dieser Richtlinie zu klären. Im vorliegenden Fall entsprächen diese Dokumente zwar formell dem in der Richtlinie vorgegebenen Modell, doch seien einige Pflichtangaben, die bei einer Untersuchung des Fahrzeugs leicht ermittelt werden könnten, nicht darin enthalten. Schließlich sei fraglich, ob der RDW anlässlich eines Antrags auf Anerkennung der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Zulassungsbescheinigung die betreffenden Fahrzeuge untersuchen dürfe, um zu klären, ob sie die technischen Anforderungen der Richtlinie 2007/46 erfüllten.

32 Da der Raad van State (Staatsrat, Niederlande) davon ausging, dass die Entscheidung über die bei ihm anhängigen und von ihm verbundenen Rechtsstreitigkeiten eine Auslegung der Bestimmungen der Richtlinien 1999/37 und 2007/46 erfordere, hat er beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist die Richtlinie 1999/37 auf Kraftfahrzeuge anwendbar, die schon vor dem 29. April 2009 existierten, dem Zeitpunkt, seit dem die Mitgliedstaaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 2007/46/EG anwenden müssen?

2. Ist ein Kraftfahrzeug, das einerseits aus wesentlichen Bauteilen zusammengestellt ist, die vor dem Beginn der Anwendung der Richtlinie 2007/46 angefertigt wurden, und andererseits aus wesentlichen Bauteilen, die erst nach dem Beginn der Anwendung dieser Richtlinie hinzugefügt wurden, ein Kraftfahrzeug, das bereits vor dem Beginn der Anwendung der Richtlinie existierte, oder ist ein solches Kraftfahrzeug erst nach dem Beginn der Anwendung der Richtlinie hergestellt worden?

3. Gilt aufgrund von Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 1999/37 das Zulassungserfordernis im Sinne von Art. 4 dieser Richtlinie uneingeschränkt, wenn in der Zulassungsbescheinigung bei bestimmten (nach den Anhängen der Richtlinie zwingend anzugebenden) Gemeinschaftscodes keine Daten eingetragen worden sind, sofern diese Daten einfach zu ermitteln sind?

4. Ist es nach Art. 4 der Richtlinie 1999/37 zulässig, eine Zulassungsbescheinigung eines anderen Mitgliedstaats anzuerkennen, das Fahrzeug aber dennoch einer technischen Kontrolle im Sinne von Art. 24 Abs. 6 der Richtlinie 2007/46 zu unterziehen und, wenn das Fahrzeug nicht den technischen Vorschriften des Mitgliedstaats entspricht, daran die Folge zu knüpfen, dass die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung verweigert wird?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

33 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 2 Buchst. a der Richtlinie 1999/37 in Verbindung mit Art. 3 Nrn. 11 und 13 der Richtlinie 2007/46 dahin auszulegen ist, dass die Richtlinie 1999/37 auf Dokumente anwendbar ist, die von den Mitgliedstaaten bei der Zulassung von vor dem 29. April 2009 hergestellten Fahrzeugen – dem Zeitpunkt des Fristablaufs für die Umsetzung der Richtlinie 2007/46 – ausgestellt werden.

34 Nach Art. 2 Buchst. a der Richtlinie 1999/37 bezeichnet der Ausdruck „Fahrzeug“ im Sinne dieser Richtlinie jedes Fahrzeug gemäß der Begriffsbestimmung des Art. 2 der Richtlinie 70/156.

35 Somit war die Richtlinie 1999/37 ab dem Zeitpunkt ihres Erlasses auf Fahrzeuge anwendbar, die vor dem 29. April 2009 in den Verkehr gebracht wurden.

36 Diese Feststellung wird durch Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 1999/37 bestätigt, wonach, wenn für ein Fahrzeug, das vor der Anwendung dieser Richtlinie zugelassen wurde, eine neue Zulassungsbescheinigung ausgestellt wird, die Mitgliedstaaten für diese Bescheinigung ein Modell gemäß dieser Richtlinie verwenden und sie sich dabei auf die Eintragungen beschränken können, für die die erforderlichen Angaben vorliegen.

37 Es handelt sich bei dieser Bestimmung nämlich um eine Sonderregelung für Fahrzeuge, die vor der Anwendung der Richtlinie 1999/37 zugelassen wurden, deren Umsetzungsfrist in Art. 8 dieser Richtlinie auf den 1. Juni 2004 festgesetzt war.

38 Die Feststellung wird auch durch das mit der Richtlinie 1999/37 verfolgte Ziel bestätigt, das nach dem sechsten Erwägungsgrund darin besteht, durch die Harmonisierung der Zulassungsbescheinigung die erneute Zulassung von Fahrzeugen zu erleichtern, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren. Der Ausschluss der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, die vor dem 29. April 2009 hergestellt wurden, vom Geltungsbereich dieser Richtlinie liefe diesem Ziel nämlich zuwider.

39 Der Umstand allein, dass die Richtlinie 70/156 mit Wirkung vom 29. April 2009 durch die Richtlinie 2007/46 aufgehoben wurde, deren Art. 49 bestimmt, dass Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie als Verweisungen auf die Richtlinie 2007/46 gelten und nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang XXI zu lesen sind, steht der Feststellung nicht entgegen.

40 Zwar ergibt sich aus diesem Anhang XXI, dass die Verweisungen auf Art. 2 der Richtlinie 70/156 als Verweisungen auf Art. 3 der Richtlinie 2007/46 gelten. Auch trifft es zu, dass nach Art. 3 Nr. 11 in Verbindung mit Nr. 13 ein Kraftfahrzeug entweder vollständig, vervollständigt oder unvollständig ist und gemäß den Nrn. 19 bis 21 dieses Artikels das unvollständige Fahrzeug einer Vervollständigung gemäß den technischen Anforderungen der Richtlinie 2007/46 bedarf, während vollständige und vervollständigte Fahrzeuge diesen Anforderungen entsprechen.

41 Jedoch kann dieser Verweis auf Art. 3 der Richtlinie 2007/46, der allein zum Ziel hat, den Begriff „Fahrzeug“ zu definieren, nicht dahin ausgelegt werden, dass er für die vor dem 29. April 2009 in Betrieb genommenen Fahrzeuge vorschreibt, dass sie die technischen Anforderungen der Richtlinie 2007/46 erfüllen müssen.

42 Es ist nämlich in Übereinstimmung mit der Kommission festzustellen, dass solche technischen Anforderungen schon nach Art. 1 der Richtlinie 2007/46 nur für Genehmigungen von Neufahrzeugen ab dem 29. April 2009 gelten.

43 Es ist daher auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 2 Buchst. a der Richtlinie 1999/37 in Verbindung mit Art. 3 Nrn. 11 und 13 der Richtlinie 2007/46 dahin auszulegen ist, dass die Richtlinie 1999/37 auf Dokumente anwendbar ist, die von den Mitgliedstaaten bei der Zulassung von vor dem 29. April 2009 hergestellten Fahrzeugen – dem Zeitpunkt des Fristablaufs für die Umsetzung der Richtlinie 2007/46 – ausgestellt werden.

Zur zweiten Frage

44 In Anbetracht der Antwort auf die erste Frage ist die zweite Frage nicht zu beantworten.

Zur dritten Frage

45 Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 4 der Richtlinie 1999/37 in Verbindung mit Art. 3 Abs. 2 dieser Richtlinie dahin auszulegen ist, dass sich die Behörden des Mitgliedstaats, in dem eine erneute Zulassung eines Gebrauchtfahrzeugs beantragt wird, weigern dürfen, die Zulassungsbescheinigung anzuerkennen, die von dem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, in dem das Fahrzeug zuvor zugelassen war, und zwar mit der Begründung, dass einige Pflichtangaben von Zulassungsbescheinigungen fehlten, aber einfach zu ermitteln seien.

46 Zunächst ergibt sich schon aus dem Wortlaut von Art. 4 der Richtlinie 1999/37, wonach eine Zulassungsbescheinigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß dem im Anhang dieser Richtlinie enthaltenen Modell erteilt wurde, von den anderen Mitgliedstaaten im Hinblick auf die erneute Zulassung des Fahrzeugs in diesen Staaten anerkannt wird, dass dieser Artikel den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Beachtung des Grundsatzes der Anerkennung der Zulassungsbescheinigungen von Fahrzeugen keinen Ermessensspielraum lässt (Urteil vom 6. September 2012, Kommission/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, Rn. 73).

47 Der Gerichtshof hat entschieden, dass die Richtlinie 1999/37 es den Mitgliedstaaten nicht erlaubt, bei der Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs ein anderes Dokument als die Zulassungsbescheinigung zu verlangen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. September 2012, Kommission/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, Rn. 79).

48 Der Gerichtshof hat jedoch festgestellt, dass ein Mitgliedstaat vor der Zulassung eines Fahrzeugs, das zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen war, das Fahrzeug identifizieren und dafür verlangen darf, dass es vorgeführt und dabei technisch untersucht wird, um festzustellen, ob sich das Fahrzeug tatsächlich in seinem Hoheitsgebiet befindet und den Angaben in der Zulassungsbescheinigung entspricht (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande, C-297/05, EU:C:2007:531, Rn. 54, 55 und 57 bis 63).

49 Eine solche Vorführung ist vom Gerichtshof als einfache administrative Formalität angesehen worden, die keine zusätzliche Untersuchung einführt, sondern mit der Bearbeitung des Zulassungsantrags selbst und dem Ablauf des Verfahrens einhergeht (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande, C-297/05, EU:C:2007:531, Rn. 58).

50 Zu den Zielen der Richtlinie 1999/37 ist darauf hinzuweisen, dass mit dieser Richtlinie dazu beigetragen werden soll, dass Fahrzeuge ungehindert im Hoheitsgebiet der anderen Mitgliedstaaten verkehren können, indem die Richtlinie als notwendige Voraussetzung für die erneute Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs die Vorlage einer Bescheinigung vorsieht, in der diese Zulassung sowie die technischen Merkmale des Fahrzeugs bestätigt werden, um die erneute Zulassung dieser Fahrzeuge in einem anderen Mitgliedstaat zu erleichtern und auf diese Weise zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts beizutragen (Urteil vom 6. September 2012, Kommission/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, Rn. 74).

51 Ferner muss sich nach dem vierten Erwägungsgrund dieser Richtlinie anhand des Inhalts der Zulassungsbescheinigung überprüfen lassen, ob der Inhaber eines Führerscheins ausschließlich Fahrzeuge der Klassen führt, für die er eine Fahrerlaubnis besitzt, wodurch ein Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr geleistet wird.

52 Die zuvor von einem Mitgliedstaat erteilte Zulassungsbescheinigung muss die Identifizierung des betreffenden Fahrzeugs ermöglichen und dieses muss für seine erneute Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat den Angaben in dieser Bescheinigung entsprechen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 20. September 2007, Kommission/Niederlande, C-297/05, EU:C:2007:531, Rn. 54 bis 56), um sicherzustellen, dass die Anforderungen der Straßenverkehrssicherheit eingehalten werden.

53 Es ist hinzuzufügen, dass sich die Mitgliedstaaten nach Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 1999/37, wenn – wie in den Ausgangsrechtsstreitigkeiten – für ein Fahrzeug, das vor der Anwendung dieser Richtlinie, also vor dem 1. Juni 2004, zugelassen wurde, eine neue Zulassungsbescheinigung ausgestellt wird, auf die Eintragungen beschränken können, für die die erforderlichen Angaben vorliegen.

54 Wie der Generalanwalt in Nr. 67 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, bedeutet die Nutzung dieser Ausnahme durch die Mitgliedstaaten nicht, dass die betreffende Zulassungsbescheinigung später nicht mehr anerkannt werden müsste.

55 Da sich dem Vorabentscheidungsersuchen jedoch entnehmen lässt, dass zumindest einige der Pflichtangaben, die in den Zulassungsbescheinigungen, um die es im Ausgangsverfahren geht, wie z. B. die Zahl der Sitzplätze, fehlen, einfach ermittelt werden können, sind diese Angaben als zum Zeitpunkt der Ausstellung dieser Zulassungsbescheinigungen verfügbar anzusehen. Wegen der erheblichen Änderungen an den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrzeugen waren einige wesentliche technische Merkmale in diesen Zulassungsbescheinigungen nicht aufgeführt und sah sich der RDW nicht in der Lage, diese Fahrzeuge zu identifizieren.

56 Wie insoweit aus Rn. 48 des vorliegenden Urteils hervorgeht, müssen die Angaben in einer vor der Anwendung dieser Richtlinie erteilten Zulassungsbescheinigung dem Fahrzeug entsprechen, das in dieser Bescheinigung beschrieben ist, und die Identifizierung des betreffenden Fahrzeugs auf der Grundlage einer einfachen Prüfung wie der in den Rn. 48 und 49 des vorliegenden Urteils genannten zulassen, die keine zusätzliche Untersuchung umfasst.

57 Ist das nicht der Fall, dürfen die Behörden des Mitgliedstaats, in dem die erneute Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs beantragt wird, die Anerkennung einer solchen Bescheinigung verweigern.

58 Was die Sachverhalte in den Ausgangsrechtsstreitigkeiten anbelangt, ist es Sache des vorlegenden Gerichts, nicht nur zu prüfen, ob die Angaben in den Zulassungsbescheinigungen, um die es im Ausgangsverfahren geht, den Fahrzeugen entsprechen, die in ihnen beschrieben sind, sondern auch, ob sie zu ihrer Identifizierung ausreichen.

59 Nach alledem ist auf die dritte Frage zu antworten, dass Art. 4 der Richtlinie 1999/37 in Verbindung mit Art. 3 Abs. 2 dieser Richtlinie dahin auszulegen ist, dass sich die Behörden des Mitgliedstaats, in dem die erneute Zulassung eines Gebrauchtfahrzeugs beantragt wird, weigern dürfen, die Zulassungsbescheinigung anzuerkennen, die von dem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, in dem das Fahrzeug zuvor zugelassen war, wenn einige Pflichtangaben fehlen, die Angaben in der Zulassungsbescheinigung nicht diesem Fahrzeug entsprechen und die Zulassungsbescheinigung keine Identifizierung des Fahrzeugs zulässt.

Zur vierten Frage

60 Mit seiner vierten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 24 Abs. 6 der Richtlinie 2007/46 dahin auszulegen ist, dass er es erlaubt, ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug einer technischen Untersuchung zu unterziehen, wenn dieses für die erneute Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat vorgeführt wird.

61 Wie in Rn. 42 des vorliegenden Urteils ausgeführt, gilt die Richtlinie 2007/46 und damit auch Art. 24 dieser Richtlinie nur für Neufahrzeuge.

62 Die im Ausgangsverfahren in Frage stehenden Fahrzeuge sind jedoch Gebrauchtfahrzeuge, die 1950 und 1938 hergestellt wurden.

63 Wie die Kommission zutreffend dargelegt hat, stellt sich die Frage, ob diese Fahrzeuge seit ihrem Herstellungsjahr so verändert wurden, dass sie Neufahrzeugen gleichzustellen und damit eventuell einer Einzelgenehmigung zugänglich wären, in den Ausgangsrechtsstreitigkeiten deshalb nicht, weil die Fahrzeuge unstreitig zwischen dem Zeitpunkt, zu dem die Zulassungsbescheinigungen ausgestellt wurden, und dem Zeitpunkt, zu dem die Eintragungen in das niederländische Zulassungsregister beantragt wurden, nicht wesentlich verändert wurden.

64 Daher können solche Fahrzeuge nicht als Neufahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2007/46 angesehen werden, so dass Art. 24 Abs. 6 dieser Richtlinie nicht auf sie anwendbar sein kann.

65 Jedoch hindert der Umstand, dass ein einzelstaatliches Gericht sein Vorabentscheidungsersuchen seiner Form nach unter Bezugnahme auf bestimmte Vorschriften des Unionsrechts formuliert hat, den Gerichtshof nicht daran, diesem Gericht unabhängig davon, worauf es in seinen Fragen Bezug genommen hat, alle Hinweise zur Auslegung des Unionsrechts zu geben, die ihm bei der Entscheidung des bei ihm anhängigen Verfahrens von Nutzen sein können. Der Gerichtshof hat insoweit aus dem gesamten von dem einzelstaatlichen Gericht vorgelegten Material, insbesondere der Begründung der Vorlageentscheidung, diejenigen Elemente des Unionsrechts herauszuarbeiten, die unter Berücksichtigung des Gegenstands des Rechtsstreits einer Auslegung bedürfen (Urteil vom 29. September 2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, Rn. 43 und die dort angeführte Rechtsprechung).

66 Im vorliegenden Fall ist der Vorlageentscheidung zu entnehmen, dass nach den Feststellungen des RDW die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrzeuge seit ihrer Erstinbetriebnahme erheblich verändert wurden und die vorgelegten Bescheinigungen einige Lücken aufwiesen. Wie die Kommission ausgeführt hat, könnte der Sachverhalt in den Ausgangsrechtsstreitigkeiten unter die Richtlinie 2009/40 fallen, wenn diese Feststellungen Zweifel hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit aufwerfen würden, was zu prüfen Sache des vorlegenden Gerichts ist.

67 Art. 3 Abs. 2 dieser Richtlinie bestimmt insoweit, dass jeder Mitgliedstaat den in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Nachweis darüber, dass ein im Hoheitsgebiet des betreffenden anderen Mitgliedstaats zugelassenes Kraftfahrzeug einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist, in der gleichen Weise anerkennt, als hätte er diesen Nachweis selbst erteilt. Art. 5 Buchst. a dieser Richtlinie sieht hingegen ausdrücklich vor, dass die Mitgliedstaaten den Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vorverlegen und gegebenenfalls eine Untersuchung vor der Zulassung des Fahrzeugs vorschreiben können.

68 Wie sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt, sind die Mitgliedstaaten grundsätzlich verpflichtet, für Fahrzeuge, die zuvor in anderen Mitgliedstaaten zugelassen waren, die Ergebnisse der in diesen anderen Mitgliedstaaten durchgeführten technischen Untersuchungen zu berücksichtigen, und darf die technische Untersuchung für diese Fahrzeuge nicht allgemein und systematisch vorgeschrieben werden (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 5. Juni 2008, Kommission/Polen, C-170/07, nicht veröffentlicht, EU:C:2008:322, Rn. 39 und 44, sowie vom 6. September 2012, Kommission/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, Rn. 62). In Anbetracht der Bedeutung des Ziels, die Straßenverkehrssicherheit in der Union zu gewährleisten, das mit der Richtlinie 2009/40, wie sich aus ihrem zweiten Erwägungsgrund ergibt, verfolgt wird, darf der Mitgliedstaat ein eingeführtes Fahrzeug vor seiner Zulassung in diesem Staat gleichwohl einer Untersuchung unterziehen, wenn trotz Berücksichtigung der Ergebnisse der in einem anderen Mitgliedstaat vorgenommenen technischen Untersuchungen konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass dieses Fahrzeug tatsächlich ein Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. September 2012, Kommission/Belgien, C-150/11, EU:C:2012:539, Rn. 59 bis 61).

69 Somit ist auf die vierte Frage zu antworten, dass Art. 24 Abs. 6 der Richtlinie 2007/46 dahin auszulegen ist, dass die in ihm enthaltene Regelung nicht auf ein Gebrauchtfahrzeug anwendbar ist, das bereits in einem Mitgliedstaat zugelassen war, wenn dieses auf der Grundlage von Art. 4 der Richtlinie 1999/37 der dafür zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats für eine erneute Zulassung vorgeführt wird. Liegen jedoch Anhaltspunkte dafür vor, dass dieses Fahrzeug ein Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellt, kann diese Behörde nach Art. 5 Buchst. a der Richtlinie 2009/40 vor der Zulassung des Fahrzeugs eine Untersuchung verlangen.

Kosten

70 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Vierte Kammer) für Recht erkannt:

1. **Art. 2 Buchst. a der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge in Verbindung mit Art. 3 Nrn. 11 und 13 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge ist dahin auszulegen, dass die Richtlinie 1999/37 auf Dokumente anwendbar ist, die von den Mitgliedstaaten bei der Zulassung von vor dem 29. April 2009 hergestellten Fahrzeugen – dem Zeitpunkt des Fristablaufs für die Umsetzung der Richtlinie 2007/46 – ausgestellt werden.**

2. **Art. 4 der Richtlinie 1999/37 in Verbindung mit Art. 3 Abs. 2 dieser Richtlinie ist dahin auszulegen, dass sich die Behörden des Mitgliedstaats, in dem die erneute Zulassung eines Gebrauchtfahrzeugs beantragt wird, weigern dürfen, die Zulassungsbescheinigung anzuerkennen, die von dem Mitgliedstaat ausgestellt wurde, in dem das Fahrzeug zuvor zugelassen war, wenn einige Pflichtangaben fehlen, die Angaben in der Zulassungsbescheinigung nicht diesem Fahrzeug entsprechen und die Zulassungsbescheinigung keine Identifizierung des Fahrzeugs zulässt.**

3. **Art. 24 Abs. 6 der Richtlinie 2007/46 ist dahin auszulegen, dass die in ihm enthaltene Regelung nicht auf ein Gebrauchtfahrzeug anwendbar ist, das bereits in einem Mitgliedstaat zugelassen war, wenn dieses auf der Grundlage von Art. 4 der Richtlinie 1999/37 der dafür zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats für eine erneute Zulassung vorgeführt wird. Liegen jedoch Anhaltspunkte dafür vor, dass dieses Fahrzeug ein Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellt, kann diese Behörde nach Art. 5 Buchst. a der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vor der Zulassung des Fahrzeugs eine Untersuchung verlangen.**

Unterschriften