SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS FRANCIS G. JACOBS vom 26. Mai 2005 [1]

1. In den vorliegenden Rechtssachen hat das Tribunal de police Neufchâteau (Belgien) den Gerichtshof um Entscheidung gebeten, ob das Gemeinschaftsrecht nationale Rechtsvorschriften erlaubt, die einen Gebietsansässigen dazu verpflichten, ein ihm von dem Unternehmen, bei dem er beschäftigt ist und das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist, zur Verfügung gestelltes Fahrzeug zuzulassen, wenn der Arbeitnehmer außerdem Aktionär oder Verwaltungsratsmitglied oder Geschäftsführer dieses Unternehmens ist und das Fahrzeug von ihm bei der Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit genutzt wird.

müssen, nicht vorgeschrieben ist, ein von einer Person bei der Ausübung ihrer Berufstätigkeit genutztes Fahrzeug zuzulassen, wenn das Fahrzeug im Ausland auf den Namen eines ausländischen Halters zugelassen ist, zu dem diese Person in einem Arbeitsverhältnis steht; in einem solchen Fall muss eine von den belgischen Mehrwertsteuerbehörden ausgestellte Bescheinigung im Fahrzeug mitgeführt werden.

Nationales Recht

2. Artikel 3 § 2 Nummer 2 der belgischen Königlichen Verordnung vom 20. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen [2] sieht vor, dass es abweichend von der allgemeinen Regel, wonach Gebietsansässige Fahrzeuge, die sie in Belgien nutzen wollen, zulassen

3. Artikel 14 des Rundschreibens Nr. 1/2000 vom 3. Mai 2000 [3], das offenbar die Verwaltungspraxis wiedergibt, nennt die Voraussetzungen, unter denen diese Ausnahme gilt. Nach Artikel 14 Buchstabe f wird die Bescheinigung nicht ausgestellt, wenn der Arbeitgeber eine Gesellschaft ist und der Arbeitnehmer außerdem ein Verwaltungs-

1 — Originalsprache: Englisch.

2 — *Moniteur belge* vom 8. August 2001, S. 27022.

3 — www.fisconet.fgov.be.

ratsmitglied oder Geschäftsführer dieser Gesellschaft ist, es sei denn, dass der Arbeitnehmer dartun kann, dass er in einem echten Unterordnungsverhältnis zur Gesellschaft steht. Dafür hat er zu beweisen, dass er der Weisungsbefugnis einer anderen Person unterliegt, die die Gesellschaft oder ein Organ der Gesellschaft (Aufsichtsrat, geschäftsführender Ausschuss usw.) vertritt, und dass sich diese Person oder dieses Organ in einer übergeordneten Position befindet und nicht unter nennenswertem Einfluss des Arbeitnehmers/Verwaltungsratsmitglieds steht. Personen, die ein Ein-Mann-Unternehmen führen, Gründungsmitglieder einer Gesellschaft und Mehrheitsaktionäre haben unter keinen Umständen Anspruch auf eine Bescheinigung.

Sachverhalt

4. Die Rechtssache C-151/04 betrifft Herrn Nadin, der in Belgien lebt und Arbeitnehmer und geschäftsführendes Verwaltungsratsmitglied der Nadin-Lux SA ist, eines Unternehmens, das in Luxemburg niedergelassen ist. Die Rechtssache C-152/04 betrifft Herrn Durré, der ebenfalls in Belgien lebt und Arbeitnehmer und Verwaltungsratsmitglied der SA Delisalade Lux ist, die ebenfalls in Luxemburg niedergelassen ist. Ich werde von Herrn Nadin und Herrn Durré zusammen als „den Angeklagten" sprechen.

5. Die Angeklagten wurden im März 2002 bei unterschiedlichen Gelegenheiten in Belgien für eine Polizeikontrolle angehalten. Herr Nadin führte ein Kraftfahrzeug, das in Luxemburg zugelassen war und der luxemburgischen Credit Lease SA gehörte, die es an die Nadin-Lux SA verleast hatte. Herr Durré fuhr ein auf den Namen der Delisalade Lux SA zugelassenes Auto. Keiner der Angeklagten führte die erforderliche Mehrwertsteuerbescheinigung im Fahrzeug mit; jeder gab an, dass sich die belgischen Mehrwertsteuerbehörden geweigert hätten, ihm eine solche Bescheinigung auszustellen. Den Angeklagten wurde ein Verstoß gegen Artikel 3 § 2 Nummer 2 der Königlichen Verordnung vom 20. Juli 2001 vorgeworfen. Vor dem Tribunal de police vertraten die Angeklagten den Standpunkt, dass sie als Arbeitnehmer im Sinne des Gemeinschaftsrechts anzusehen seien und dass die Königliche Verordnung unvereinbar mit dem Grundsatz der Arbeitnehmerfreizügigkeit sei. Das Tribunal de police hat dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist es einem Mitgliedstaat nach den Artikeln 10, 39, 43 und 49 EG verwehrt, eine Maßnahme zu erlassen, die einen Arbeitnehmer, der in seinem Hoheitsgebiet wohnt, verpflichtet, ein Fahrzeug dort zuzulassen, obwohl dieses Fahrzeug seiner Arbeitgeberin gehört, einer Gesellschaft, die im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats niedergelassen ist, zu der dieser Arbeitnehmer in einem Arbeitsverhältnis steht, aber bei der er parallel dazu die Funktion Aktionär, Verwaltungsratsmitglied, Vertreter bei der laufenden Geschäftsführung oder eine ähnliche Funktion innehat?

6. Die Vorlagefrage ist, abgesehen von der unterschiedlichen Eigentumslage hinsichtlich des betreffenden Fahrzeugs, in beiden Rechtssachen identisch. Ich bin deshalb der Meinung, dass die Frage, wie die belgische Regierung vorschlägt, geringfügig dahin umformuliert werden sollte, ob nach dem Gemeinschaftsrecht nationale Rechtsvorschriften erlaubt sind, die einen Gebietsansässigen verpflichten, ein Fahrzeug zuzulassen, das ihm von dem Unternehmen, bei dem er beschäftigt ist und das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist, zur Verfügung gestellt wurde, wenn der Arbeitnehmer außerdem Aktionär oder Verwaltungsratsmitglied oder Geschäftsführer dieses Unternehmens ist.

7. Hinzu kommt, dass die streitigen nationalen Rechtsvorschriften nur auf Fahrzeuge anwendbar sind, die „von einer Person bei der Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit genutzt werden". Weder das vorlegende Gericht noch die Angeklagten, noch die belgische Regierung werfen die Frage der privaten Nutzung auf. Ich fasse folglich die Frage des vorlegenden Gerichts so auf, dass die betreffenden Arbeitnehmer/Verwaltungsratsmitglieder die ihnen zur Verfügung gestellten Fahrzeuge in dieser Weise beruflich nutzen.

8. Schriftliche Stellungnahmen sind von beiden Angeklagten, von der belgischen und der finnischen Regierung, der Regierung des Vereinigten Königreichs und der Kommission eingereicht worden, die mit Ausnahme von Herrn Nadin alle in der mündlichen Verhandlung vertreten waren.

Würdigung

9. Die Angeklagten und die Kommission tragen vor, dass die Vorlagefrage bejaht werden sollte, während die drei Regierungen, die Erklärungen eingereicht haben, die gegenteilige Auffassung vertreten.

10. Die Angeklagten machen geltend, dass sie im Einklang mit dem Urteil Lawrie-Blum [4] als Arbeitnehmer im Sinne von Artikel 39 EG anzusehen seien. Davon ausgehend folge aus den Urteilen Ledoux [5] und van Lent [6], dass die nationale Regelung gemeinschaftsrechtswidrig sei. Selbst wenn die Angeklagten nicht als Arbeitnehmer anzusehen seien, verstoße sie gegen Artikel 43 EG. Zudem sei der belgische Conseil d'Etat der Auffassung, dass die Regelung gegen die Artikel 39 und 43 EG verstoße [7].

11. Die belgische Regierung trägt zunächst vor, dass die streitigen nationalen Maß-

4 — Urteil vom 3. Juli 1986 in der Rechtssache 66/85 (Lawrie-Blum, Slg. 1986, 2121).

5 — Urteil vom 6. Juli 1988 in der Rechtssache 127/86 (Ledoux, Slg. 1988, 3741).

6 — Urteil vom 2. Oktober 2003 in der Rechtssache C-232/01 (van Lent, Slg. 2003, I-11525).

7 — Avis 31.530/4 der für die Gesetzgebung zuständigen Abteilung des Conseil d'Etat, *Moniteur belge* vom 8. August 2001.

nahmen in Verbindung mit den Artikeln 12a und 25c des belgischen Mehrwertsteuergesetzes gelesen werden müssten, die die Artikel 28a Absätze 5 bis 7 der Sechsten Mehrwertsteuerrichtlinie [8] umsetzten. Diese Bestimmungen stellten einer Lieferung von Gegenständen gegen Entgelt die „von einem Steuerpflichtigen vorgenommene Verbringung eines Gegenstands seines Unternehmens in einen anderen Mitgliedstaat" gleich, nähmen hiervon jedoch die Verbringung in andere Mitgliedstaaten aus, die im Zusammenhang mit u. a. der „vorübergehende[n] Verwendung dieses Gegenstands während höchstens 24 Monaten in dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats, in dem für die Einfuhr des gleichen Gegenstands aus einem Drittland im Hinblick auf eine vorübergehende Verwendung die Regelung über die vollständige Befreiung von Eingangsabgaben bei der vorübergehenden Einfuhr gelten würde", vorgenommen werde. Darüber hinaus ergebe sich aus Artikel 561 Absatz 2 der Durchführungsverordnung Nr. 2454/93 zum Zollkodex der Gemeinschaft [9], dass die Regelung über die vorübergehende Einfuhr an die Voraussetzung geknüpft sei, dass die Person, die das Fahrzeug nutze, bei dessen Eigentümer angestellt sei. Im belgischen Recht finde sich diese Voraussetzung in Artikel 14 Buchstabe f des Rundschreibens Nr. 1/2000.

12. Da sodann die nationalen Rechtsvorschriften Personen, auf die sie anwendbar seien, nicht dazu verpflichteten, das Fahrzeug in Belgien zuzulassen, wenn ein Arbeitsverhältnis im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofes [10] vorliege, und in anderen Fällen das Unternehmen, das das Fahrzeug zur Verfügung stelle, es in Belgien zulassen könne, macht Belgien geltend, dass keine Beschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit, der Niederlassungsfreiheit oder des freien Dienstleistungsverkehrs im Sinne der Artikel 39, 43 und 49 EG vorliege. Sollte der Gerichtshof jedoch der gegenteiligen Auffassung sein, vertrete die belgische Regierung die Ansicht, dass diese Beschränkungen umfassend gerechtfertigt seien, weil die Mitgliedstaaten im Bereich der Kraftfahrzeugzulassung die Gesetzgebungszuständigkeit besäßen [11] und die Maßnahmen darauf gerichtet seien, Steuerumgehung zu verhindern; die Maßnahmen seien zudem verhältnismäßig.

13. Die finnische Regierung und die Regierung des Vereinigten Königreichs tragen vor, der Staat des ständigen Wohnsitzes der Person, die das Fahrzeug benutze, habe das Recht, dessen Zulassung zu verlangen. Dieser Grundsatz verhindere eine Steuerumgehung, vereinfache die Kontrolle des Verkehrs, fördere die Verkehrssicherheit und könne zum Bestandteil eines Umweltkonzepts gemacht werden [12]; die Regierung des Vereinigten Königreichs fügt hinzu, dass es sich zudem um ein Mittel zur Erhöhung der Staatseinnahmen handle.

8 — Sechste Richtlinie 77/388/EWG 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), insbesondere geändert durch die Richtlinie 91/680/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 (ABl. L 376, S. 1).

9 — Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 253, S. 1) in der insbesondere durch die Verordnung (EG) Nr. 993/2001 der Kommission vom 4. Mai 2001 (ABl. L 141, S. 1) geänderten Fassung.

10 — Urteile vom 12. Mai 1998 in der Rechtssache C-85/96 (Martinez Sala, Slg. 1998, I-2691) und Lawrie-Blum (zitiert in Fußnote 4).

11 — Urteil vom 21. März 2002 in der Rechtssache C-451/99 (Cura Anlagen, Slg. 2002, I-3193).

12 — Urteil Cura Anlagen (Randnr. 59).

14. Die Kommission vertritt die Ansicht, dass die Frage, ob die Angeklagten unter Artikel 39 oder Artikel 43 EG fielen, das vorlegende Gericht entscheiden müsse. Das wesentliche Merkmal eines Arbeitsverhältnisses sei, dass eine Person nach den Weisungen einer anderen tätig werde [13] oder sich in einem Unterordnungsverhältnis befinde [14], in welchem Fall für sie Artikel 39 EG gelte. Jedenfalls gewährleisteten die Artikel 39 und 43 EG den Personen, die in ihren Anwendungsbereich fielen, den gleichen Schutz [15]. Im vorliegenden Fall ergebe sich aus dem Urteil van Lent [16], dass eine Beschränkung vorliege; diese Beschränkung könne nicht mit dem Hinweis auf die Verkehrssicherheit und den Rückgang von Steuereinahmen gerechtfertigt werden. Außerdem ergebe sich aus dem Bericht an den König in der Anlage zum Entwurf der Königlichen Verordnung, dass es eher das ausdrückliche Ziel der Verordnung gewesen sei, sicherzustellen, dass die Einwohner Belgiens die belgische Kraftfahrzeugsteuer nicht umgehen könnten, als die Verkehrssicherheit zu fördern.

15. Ich möchte zunächst bemerken, dass alle drei Regierungen, die Erklärungen eingereicht haben, darauf hinweisen, dass die Kommission anerkannt habe [17], dass eine völlige Wahlfreiheit hinsichtlich des Mitgliedstaats der Zulassung eines Fahrzeugs nicht akzeptabel wäre, weil dies dazu führen würde, dass sämtliche Fahrzeuge im Mitgliedstaat mit der niedrigsten Kraftfahrzeugsteuer zugelassen würden, eine Situation, die der Vertreter der belgischen Regierung mit „fiskalischem Forum-shopping" beschrieben hat. Diese Überlegung erscheint mir jedoch für die Frage, die sich in den vorliegenden Rechtssachen stellt, nicht relevant zu sein. Es ist nicht argumentiert worden, dass die Freiheit bestehen sollte, Fahrzeuge wie sie in den vorliegenden Rechtssachen in Rede stehen, in jedem beliebigen Mitgliedstaat zuzulassen; die Frage ist lediglich, ob es einem Unternehmen, dem ein Fahrzeug gehört oder das ein Fahrzeug least und es seinem Arbeitnehmer/Verwaltungsratsmitglied zur Verfügung stellt, damit dieser es bei der Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benutzt, freistehen sollte, dieses Fahrzeug in dem Mitgliedstaat seiner tatsächlichen Niederlassung zuzulassen.

16. Folge der streitigen nationalen Vorschriften ist im Wesentlichen, dass von in Belgien wohnenden Personen, die Arbeitnehmer eines in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmens sind, in dem sie zudem eine Stellung innehaben, in der sie für das Unternehmen verantwortlich sind, verlangt wird, dass sie Fahrzeuge, die ihnen von ihrem Unternehmen zur Verfügung gestellt werden und die sie bei der Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit nutzen, in Belgien zulassen. Ich stimme der

13 — Urteile Lawrie-Blum (zitiert in Fußnote 4, Randnr. 17) und vom 27. Juni 1996 in der Rechtssache C-107/94 (Asscher, Slg. 1996, I-3089, Randnr. 25).

14 — Urteil vom 20. November 2001 in der Rechtssache C-268/99 (Jany, Slg. 2001, I-8615, Randnr. 34).

15 — Urteil vom 5. Februar 1991 in der Rechtssache C-363/89 (Roux, Slg. 1991, I-273, Randnr. 23).

16 — Zitiert in Fußnote 6.

17 — Erläuternde Mitteilung der Kommission betreffend die Betriebserlaubnis- und Zulassungsverfahren für Fahrzeuge, die vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren (ABl. 1996, C 143, S. 4). Es wird auch Bezug genommen auf meine Äußerung mit ähnlichem Inhalt in Nr. 45 meiner Schlussanträge in der Rechtssache Cura Anlagen (zitiert in Fußnote 11).

Kommission zu, dass es für die Frage, ob diese Situation mit dem Vertrag vereinbar ist, nicht erforderlich ist, zu bestimmen, ob in den vorliegenden Rechtssachen die Angeklagten angestellt oder selbständig im Sinne des Gemeinschaftsrechts sind, weil nach ständiger Rechtsprechung die Artikel 39 und 43 EG den gleichen rechtlichen Schutz gewährleisten, so dass es auf die Qualifizierung der betreffenden wirtschaftlichen Tätigkeit insoweit nicht ankommt [18]. Müsste eine solche Bestimmung vorgenommen werden, wäre dies jedenfalls selbstverständlich Aufgabe des vorlegenden Gerichts.

17. Nach ebenfalls ständiger Rechtsprechung stellen nationale Vorschriften, die einen Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats daran hindern oder davon abhalten, sein Herkunftsland zu verlassen, um von seinem Recht auf Freizügigkeit Gebrauch zu machen, eine Beschränkung dieser Freiheit dar [19]. Im Zusammenhang mit (durch die Anwendung von Mehrwertsteuerbestimmungen entstehenden) Beschränkungen der privaten Nutzung eines Kraftfahrzeugs, das einem Arbeitnehmer unter vergleichbaren Umständen wie denen der vorliegenden Rechtssachen zur Verfügung gestellt wurde, hat der Gerichtshof außerdem entschieden, dass die Wirkung solcher Beschränkungen darin liege, dass sie „einen Grenzgänger faktisch daran hindern [würden], bestimmte Vergünstigungen, die ihm sein Arbeitgeber eingeräumt hat, in Anspruch zu nehmen, nur weil er seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Einfuhr hat, [und er] hierdurch gegenüber seinen im Land ihres Arbeitgebers wohnhaften Kollegen benachteiligt [wäre], was die Ausübung seines Rechts auf Freizügigkeit innerhalb der Gemeinschaft beeinträchtigen würde“ [20].

18. Dies scheint mir erst recht im vorliegenden Fall zu gelten, in dem die Verpflichtung, ein Fahrzeug, das von einem in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Arbeitgeber zur Verfügung gestellt und von dem Arbeitnehmer/Verwaltungsratsmitglied in Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit genutzt wird, in Belgien erneut zuzulassen, leicht dazu führen kann, dass ein Einwohner Belgiens davon abgehalten wird, von seinem Freizügigkeitsrecht Gebrauch zu machen, unabhängig davon, ob dieses Recht richtigerweise aus Artikel 39 oder Artikel 43 EG abgeleitet wird. Der Grundsatz wird überdies umso relevanter sein für einen Mitgliedstaat wie Belgien, das Landgrenzen mit vier anderen Mitgliedstaaten und deshalb eine bedeutende Anzahl von Grenzgängern hat.

19. Ich vermag nicht zu erkennen, wie dieses Ergebnis von dem Argument der belgischen Regierung beeinflusst werden kann, das sich auf die Bestimmungen über die vorübergehende Einfuhr im gemeinschaftlichen und nationalen Mehrwertsteuer- und Zollrecht

18 — Urteil Roux (zitiert in Fußnote 15, Randnr. 23).

19 — Urteil van Lent (Randnr. 16).

20 — Urteil Ledoux (zitiert in Fußnote 5, Randnr. 18).

stützt. Diese Regelungen sind getrennt von den nationalen Systemen der Fahrzeugzulassung. Ihre Anwendbarkeit hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab wie der Reichweite der Begriffe des Steuerpflichtigen und der vorübergehenden Einfuhr [21]. Ich denke deshalb nicht, dass sie sich auf die Vorlagefrage auswirken. Erwähnt sei, dass sich keiner der anderen Beteiligten, die Erklärungen beim Gerichtshof eingereicht haben, mit diesen Argumenten auseinandergesetzt hat.

20. In Bezug auf die Frage der Rechtfertigung erscheint mir keiner der Gründe, die von den Erklärungen abgebenden Regierungen angeführt worden sind, stichhaltig.

21. Belgien beruft sich zunächst auf die Steuerzuständigkeit der Mitgliedstaaten im Bereich der Kraftfahrzeugbesteuerung und -zulassung und verweist auf die Anerkennung dieses Grundsatzes durch den Gerichtshof im Urteil Cura Anlagen [22].

22. In dieser Rechtssache hat der Gerichtshof festgestellt, dass, da grundsätzlich die Besteuerung von Kraftfahrzeugen nicht harmonisiert sei, die Mitgliedstaaten bei der Ausübung ihrer Steuerhoheit auf diesem Gebiet frei seien. Der Gerichtshof hat jedoch den Vorbehalt hinzugefügt, dass sie bei Ausübung dieser Befugnisse „das Gemeinschaftsrecht beachten" müssten. Wenn nationale Vorschriften, die die Zulassung von Fahrzeugen regeln, gegen die Artikel 39 und 43 EG verstoßen, stehen sie offensichtlich nicht im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht, und die Mitgliedstaaten sind daher nicht frei, ihre Steuerhoheit in dieser Weise auszuüben.

23. Alle drei Regierungen beziehen sich auf das Erfordernis, die Steuerumgehung zu bekämpfen, als Rechtfertigungsgrund.

24. Es trifft zu, dass Mitgliedstaaten Personen, die sich des Missbrauchs oder des Betrugs schuldig gemacht haben, die Inanspruchnahme der Freizügigkeitsbestimmungen verweigern können. Das kann allerdings nur von Fall zu Fall geschehen, wenn es Beweise für ein solches Verhalten gibt. Das bloße Risiko eines Missbrauchs oder Betrugs kann eine allgemeine Beschränkung nicht rechtfertigen, die die redliche Wahrnehmung von Gemeinschaftsrechten verhindern würde [23]. Solche Beschränkungen sind zwangsläufig unverhältnismäßig, weil sie die recht-

21 — Artikel 561 Absatz 2 der Verordnung Nr. 2454/93, der von der belgischen Regierung herangezogen wurde, ist tatsächlich anwendbar, wenn der Arbeitgeber der Person, die das Fahrzeug nutzt, außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft niedergelassen ist.

22 — Zitiert in Fußnote 11.

23 — Vgl. z. B. Urteile vom 17. Juli 1997 in der Rechtssache C-28/95 (Leur-Bloem, Slg. 1997, I-4161, Randnrn. 39 bis 44), vom 26. September 2000 in der Rechtssache C-478/98 (Kommission/Belgien, Slg. 2000, I-7587, Randnr. 45) und vom 21. November 2002 in der Rechtssache C-436/00 (X und Y, Slg. 2002, I-10829, Randnr. 62).

mäßige Wahrnehmung von Gemeinschaftsrechten unmöglich machen.

25. Insbesondere kann nach ständiger Rechtsprechung das Ziel, der Steuerumgehung vorzubeugen, zwar beschränkende Maßnahmen rechtfertigen, die speziell darauf zielen, nur zur Umgehung des nationalen Steuerrechts geschaffene Sachverhalte von einer Steuervergünstigung auszunehmen, nicht aber Regelungen, die allgemein Geschäfte erfassen, die von Steuerpflichtigen aus irgendwelchen Gründen getätigt werden [24]. In diesem Zusammenhang sei bemerkt, dass der Vertreter der belgischen Regierung in der mündlichen Verhandlung erklärt hat, dass es wahrscheinlich Fälle gebe, in denen es völlig angebracht sei, dass ein Fahrzeug, das unter Umständen wie den in Rede stehenden überlassen werde, in Luxemburg zugelassen sei.

26. Im Hinblick auf das Argument, dass die Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit gerechtfertigt sei, teile ich nicht die Auffassung der Regierungen, die Erklärungen eingereicht haben, dass nur die nationale Zulassung — und damit das Vertrauen in die nationale technische Überwachung — dieses Ziel erreichen könne. Wie die Kommission aufzeigt, wird nach Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 96/96 [25] der Nachweis der technischen Untersuchung gegenseitig anerkannt.

27. Jedenfalls ergibt sich aus dem Bericht an den König in der Anlage zum Entwurf der Königlichen Verordnung im Hinblick auf die streitige nationale Maßnahme, dass es eher das ausdrückliche Ziel dieser Verordnung war, zu gewährleisten, dass die Einwohner Belgiens die belgische Kraftfahrzeugsteuer nicht umgehen können, als die Verkehrssicherheit zu fördern.

28. Zudem kann das Argument, dass die Maßnahme im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlich sei, nur schwer mit der Tatsache in Einklang gebracht werden, dass sie von dem Erfordernis der Zulassung solche Fahrzeuge ausnimmt, die von einer in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Gesellschaft Arbeitnehmern zur Verfügung gestellt werden, die keine Geschäftsführer oder Mehrheitsaktionäre sind.

29. Ebenso wenig lasse ich das von der finnischen Regierung und der Regierung des Vereinigten Königreichs vorgetragene

24 — Vgl. als jüngeres Beispiel Urteil vom 11. März 2004 in der Rechtssache C-9/02 (De Lasteyrie du Saillant, Slg. 2004, I-2409, Randnr. 50).

25 — Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. 1997, L 46, S. 1).

Argument gelten, dass nur die nationale Zulassung die verlässliche Feststellung der Fahrzeughalter erlaube. Da alle Mitgliedstaaten ein Zulassungssystem für Fahrzeuge haben, sollte es möglich sein, den Fahrzeughalter ausfindig zu machen, wo auch immer in der Gemeinschaft das Fahrzeug zugelassen ist. Genau dies dürfte geschehen, wenn ein von einem Touristen oder einem kurzzeitigen Besucher geführtes Fahrzeug in einen Verkehrsunfall verwickelt ist.

30. Das Argument, die nationale Maßnahme könne durch eine Erhöhung der Staatseinnahmen gerechtfertigt sein, kann knapp abgehandelt werden. Nach ständiger Rechtsprechung kann der Verlust von Steuereinnahmen niemals eine Beschränkung der Ausübung einer Grundfreiheit rechtfertigen [26].

31. Schließlich wende ich mich dem von der finnischen Regierung und der Regierung des Vereinigten Königreichs vorgetragenen Argument zu, dass die Zulassung zum Bestandteil eines Umweltkonzepts gemacht werden könne, vermutlich durch ein Instrument wie z. B. die Erhebung unterschiedlich hoher Steuern, um der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugtyps Rechnung zu tragen. Das mag selbstverständlich so sein, und es ist klar, dass das Ziel des Umweltschutzes grundsätzlich nationale Maßnahmen rechtfertigen kann, die andernfalls eine durch den Vertrag gewährleistete Grundfreiheit beeinträchtigen würden [27]. Die vorliegende Rechtssache betrifft jedoch die Rechtmäßigkeit der Verpflichtung zur Zulassung in einem bestimmten Mitgliedstaat. Weder wurde die Höhe der zu zahlenden Kraftfahrzeugsteuer in Frage gestellt, noch wurde vorgetragen, dass diese Steuer gestaffelt sei, um umweltverträgliche Fahrzeuge zu fördern. Ich denke deshalb nicht, dass in der vorliegenden Rechtssache Raum dafür ist, den Umweltschutz als eine Rechtfertigung für die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden Beschränkungen von im Vertrag vorgesehenen Freiheiten anzuführen.

32. In Anbetracht der vorstehenden Untersuchung braucht auf die Artikel 10 oder 49 EG, die beide in der Vorlagefrage erwähnt sind, nicht eingegangen zu werden, weil die Auslegung der Artikel 39 und 43 EG ausreicht, um dem vorlegenden Gericht eine sachdienliche Antwort zu geben [28]. Es sei darauf hingewiesen, dass sich in keiner der beim Gerichtshof eingegangenen Erklärungen Vorbringen zu Artikel 10 oder Artikel 49 EG finden.

26 — Urteile vom 12. Dezember 2002 in der Rechtssache C-385/00 (De Groot, Slg. 2002, I-11819, Randnr. 103) und Urteil X und Y (zitiert in Fußnote 23, Randnr. 50).

27 — Urteile vom 20. September 1988 in der Rechtssache C-302/86 (Kommission/Dänemark, Slg. 1988, 4607), vom 9. Juli 1992 in der Rechtssache C-2/90 (Kommission/Belgien, Slg. 1992, I-4431) und vom 13. März 2001 in der Rechtssache C-379/98 (PreussenElektra, Slg. 2001, I-2099).

28 — Urteil vom 22. Januar 2002 in der Rechtssache C-31/00 (Dreessen, Slg. 2002, I-663, Randnr. 30).

Ergebnis

33. Folglich komme ich zu dem Ergebnis, dass die vom Tribunal de police Neufchâteau vorgelegten Fragen wie folgt beantwortet werden sollten:

Die Artikel 39 und 43 EG stehen nationalen Rechtsvorschriften entgegen, die einen Gebietsansässigen verpflichten, ein Fahrzeug zuzulassen, das ihm von dem Unternehmen, bei dem er beschäftigt ist und das tatsächlich in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist, zur Verfügung gestellt wurde, wenn der Arbeitnehmer außerdem Aktionär oder Verwaltungsratsmitglied oder Geschäftsführer dieses Unternehmens ist.