Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 15.06.2017 – C-513/15

ECLI:EU:C:2017:473

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Fünfte Kammer)

15. Juni 2017 (*1)

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Binnenmarkt — EG-Typgenehmigung — Richtlinie 2003/37/EG — Geltungsbereich — Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen — Inverkehrbringen und Zulassung von aus einem Drittland in die Europäische Union eingeführten Gebrauchtfahrzeugen — Begriffe ‚Neufahrzeug' und ‚Inbetriebnahme'"

In der Rechtssache C?513/15

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Oberstes Verwaltungsgericht Litauen) mit Entscheidung vom 17. September 2015, beim Gerichtshof eingegangen am 25. September 2015, in dem Verfahren auf Antrag der

„Agrodetal?" UAB

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J. L. da Cruz Vilaça, der Richterin M. Berger sowie der Richter A. Borg Barthet (Berichterstatter), E. Levits und F. Biltgen,

Generalanwalt: Y. Bot,

Kanzler: M. Aleksejev, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 12. Januar 2017,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

—

der „Agrodetal?" UAB, vertreten durch O. Žil?nas und R. ?erniauskas, advokatai,

—

der litauischen Regierung, vertreten durch M. Šavelskis, K. Dieninis und D. Kriau?i?nas als Bevollmächtigte,

—

der spanischen Regierung, vertreten durch V. Ester Casas und A. Gavela Llopis als Bevollmächtigte,

—

der Europäischen Kommission, zunächst vertreten durch R. Dobilait? und M. D. Kukovec als Bevollmächtigte, dann durch A. Steiblyt? und A. C. Becker als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 8. Februar 2017

folgendes

Urteil

Rn. 1

Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der

Richtlinie 74/150/EWG (ABl. 2003, L 171, S. 1) in der durch die Richtlinie 2014/44/EU der Kommission vom 18. März 2014 (ABl. 2014, L 82, S. 20) geänderten Fassung (im Folgenden: Richtlinie 2003/37).

Rn. 2
Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der „Agrodetal?“ UAB und der Vilniaus miesto savivaldyb?s administracija (Stadtverwaltung der Stadt Vilnius, Litauen, im Folgenden: Stadtverwaltung Vilnius) wegen deren Ablehnung des Antrags von Agrodetal?, aus Belarus eingeführte gebrauchte Zugmaschinen in das nationale Register der Zugmaschinen, selbstfahrenden Maschinen und Landwirtschaftsmaschinen sowie ihrer Anhänger einzutragen.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Rn. 3
Der vierte Erwägungsgrund der Richtlinie 2003/37 lautete:

„Da diese Richtlinie die vollständige Harmonisierung vorsieht, sollte die Übergangszeit bis zu dem Zeitpunkt, an dem die europäische Typgenehmigung verbindlich vorgeschrieben wird, ausreichend lang sein, damit sich die Hersteller auf die neuen, harmonisierten Verfahren einstellen können.“

Rn. 4
In Art. 1 Abs. 1 dieser Richtlinie hieß es:

„Diese Richtlinie gilt für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen, unabhängig davon, ob sie in einer oder in mehreren Stufen gefertigt werden. Sie gilt für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Buchstabe d) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h.

Diese Richtlinie gilt ferner für die EG-Typgenehmigung von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die für diese Fahrzeuge bestimmt sind.“

Rn. 5
Art. 2 der Richtlinie sah vor:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a)

‚EG-Typgenehmigung‘ das Verfahren, durch das ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass der Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit die einschlägigen technischen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt; betrifft die EG-Typgenehmigung Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, kann sie auch als EG-Bauteil-Typgenehmigung bezeichnet werden;

…

d)

‚Fahrzeug‘ zum Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmte Zugmaschine, Anhänger oder gezogene auswechselbare Maschine in vollständigem, unvollständigem oder vervollständigtem Zustand;

e)

‚Fahrzeugklasse‘ eine Gesamtheit von Fahrzeugen mit gleichen Baumerkmalen;

f)

‚Fahrzeugtyp‘ Fahrzeuge einer bestimmten Klasse, die sich in den in Anhang II Kapitel A aufgeführten grundlegenden Merkmalen nicht unterscheiden; ein Fahrzeugtyp kann verschiedene Versionen und Varianten umfassen (siehe Anhang II Kapitel A);

…

q)

‚Inbetriebnahme' den erstmaligen bestimmungsgemäßen Einsatz eines Fahrzeugs in der Gemeinschaft, das vor dem erstmaligen Einsatz nicht vom Hersteller oder von einem von ihm beauftragten Dritten montiert oder eingestellt werden muss; der Tag der Zulassung zum Straßenverkehr oder des erstmaligen Inverkehrbringens gilt als Tag der Inbetriebnahme;

…

z)

‚Übereinstimmungsbescheinigung' das in Anhang III wiedergegebene Schriftstück, mit dem der Hersteller bescheinigt, dass ein bestimmtes, gemäß dieser Richtlinie genehmigtes Fahrzeug alle zum Zeitpunkt seiner Herstellung anwendbaren Vorschriften erfüllt, und aus dem hervorgeht, dass das Fahrzeug in allen Mitgliedstaaten ohne weitere Nachprüfung zum Straßenverkehr zugelassen oder in Betrieb genommen werden kann."

Rn. 6
In Art. 3 der Richtlinie 2003/37 hieß es:

„(1) Der Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp ist vom Hersteller an die Typgenehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats zu richten. Dem Antrag ist eine Beschreibungsmappe mit den in Anhang I genannten Angaben beizufügen.

…

(4) Für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit kann die EG-Typgenehmigung jeweils nur in einem einzigen Mitgliedstaat beantragt werden. Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag zu stellen."

Rn. 7
Art. 4 der Richtlinie sah in den Abs. 1 bis 3 vor:

„(1) Jeder Mitgliedstaat erteilt

a)

eine EG-Typgenehmigung für Fahrzeugtypen, die mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmen und die für die jeweilige Fahrzeugklasse geltenden technischen Anforderungen aller in Anhang II Kapitel B genannten Einzelrichtlinien erfüllen;

…

(2) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit zwar den Bestimmungen des Absatzes 1 entspricht, aber dennoch die Sicherheit im Straßenverkehr, die Umwelt oder die Sicherheit am Arbeitsplatz ernsthaft gefährdet, so kann er die EG-Typgenehmigung verweigern. Er unterrichtet hiervon unverzüglich die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unter Angabe der für seine Entscheidung maßgebenden Gründe.

(3) Für jeden Fahrzeugtyp, für den sie die EG-Typgenehmigung erteilt, verweigert oder entzogen haben, übermitteln die Typgenehmigungsbehörden eines jeden Mitgliedstaats den Typgenehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats eine Kopie des Typgenehmigungsbogens zusammen mit den in Anhang II Kapitel C aufgeführten Anlagen."

Rn. 8
Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie lautete:

„In seiner Eigenschaft als Inhaber einer Fahrzeug-EG-Typgenehmigung stellt der Hersteller eine Übereinstimmungsbescheinigung aus.

Diese Bescheinigung, für die Muster in Anhang III wiedergegeben sind, liegt jedem entsprechend dem genehmigten Typ hergestellten vollständigen oder unvollständigen Fahrzeug bei.“

Rn. 9
Art. 7 Abs. 1 Unterabs. 1 der Richtlinie sah vor:

„Die Mitgliedstaaten erteilen die Zulassung für typgenehmigte Neufahrzeuge aufgrund ihrer Bauart oder Funktionsweise oder gestatten ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme nur dann, wenn diese mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind.“

Rn. 10
Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2003/37 bestimmte:

„Im Fall von Fahrzeugen aus auslaufenden Serien können die Mitgliedstaaten auf Antrag des Herstellers innerhalb der in Anhang V Abschnitt B festgelegten Grenzen und für den begrenzten Zeitraum gemäß Unterabsatz 3 Neufahrzeuge eines Typs, für den die Typgenehmigung nicht mehr gültig ist, amtlich zulassen und deren Verkauf oder Inbetriebnahme gestatten.“

Rn. 11
Art. 15 Abs. 1 der Richtlinie sah vor:

„Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten eines bestimmten Typs die Sicherheit im Straßenverkehr oder am Arbeitsplatz ernsthaft gefährden, obwohl sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung oder einer ordnungsgemäßen Kennzeichnung versehen sind, so kann er für eine Dauer von höchstens sechs Monaten die Zulassung solcher Fahrzeuge ablehnen oder den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, Bauteile, Systeme oder selbstständigen technischen Einheiten in seinem Hoheitsgebiet untersagen.“

Rn. 12
Art. 23 Abs. 1 der Richtlinie 2003/37 sah vor:

„Bei Fahrzeugen der Klassen T1, T2 und T3 wenden die Mitgliedstaaten diese Richtlinie

a)

ab dem 1. Juli 2005 auf neue Fahrzeugtypen an;

b)

ab dem 1. Juli 2009 auf alle Neufahrzeuge an, die in Betrieb genommen werden.“

Rn. 13
Die Richtlinie 2003/37 wurde durch Art. 76 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. 2013, L 60, S. 1) mit Wirkung vom 1. Januar 2016 aufgehoben.

Litauisches Recht

Rn. 14
Durch § 1 der Žem?s ?kio ministro ?sakymas Nr. 3D?396 (Verordnung Nr. 3D?396 des Landwirtschaftsministers) vom 1. Juli 2014 wurde in die Vorschriften über die Zulassung von Zugmaschinen, selbstfahrenden Maschinen und Landwirtschaftsmaschinen sowie ihrer Anhänger, die durch die Žem?s ?kio ministro ?sakymas Nr. 3D?384 „D?l Traktori?, savaeigi? ir žem?s ?kio mašin? ir j?

priekab? registravimo taisykli? patvirtinimo“ (Verordnung Nr. 3D?384 des Landwirtschaftsministers über die Zulassung von Zugmaschinen, selbstfahrenden Maschinen und Landwirtschaftsmaschinen sowie ihrer Anhänger) vom 2. Oktober 2006 gebilligt worden sind, folgender § 19a eingefügt:

„Gebrauchten landwirtschaftlichen Zugmaschinen, die nach dem 1. Juli 2009 in Nicht-EU-Ländern hergestellt und nicht in EU-Ländern zugelassen wurden, ist nach diesen Vorschriften die Zulassung zu erteilen, wenn sie in Übereinstimmung mit den Anforderungen der [Richtlinie 2003/37] hergestellt wurden.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

Rn. 15
Am 1. Juli und am 8. Oktober 2014 beantragte Agrodetal? bei der Stadtverwaltung Vilnius die Eintragung gebrauchter Zugmaschinen, die nach dem 1. Juli 2009 in Belarus hergestellt worden sind, in das nationale Register der Zugmaschinen, selbstfahrenden Maschinen und Landwirtschaftsmaschinen sowie ihrer Anhänger.

Rn. 16
Mit Entscheidungen vom 4. Juli und 13. Oktober 2014 lehnte die Stadtverwaltung Vilnius den Antrag von Agrodetal? ab, da diese keine Unterlagen vorgelegt habe, mit denen bescheinigt werde, dass diese Zugmaschinen den Anforderungen des § 19a der Vorschriften über die Zulassung von Zugmaschinen, selbstfahrenden Maschinen und Landwirtschaftsmaschinen sowie ihrer Anhänger, der durch § 1 der Verordnung Nr. 3D?396 eingefügt worden sei, entsprächen.

Rn. 17
Der Vilniaus apygardos administracinis teismas (Regionales Verwaltungsgericht Vilnius, Litauen), bei dem Agrodetal? Klage auf Nichtigerklärung dieser Entscheidungen erhoben hatte, setzte mit Beschluss vom 17. Februar 2015 das Verfahren aus und beantragte beim Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Oberstes Verwaltungsgericht Litauen) eine Prüfung der Vereinbarkeit von § 19a der Vorschriften über die Zulassung von Zugmaschinen, selbstfahrenden Maschinen und Landwirtschaftsmaschinen sowie ihrer Anhänger mit verschiedenen höherrangigen Vorschriften des nationalen Rechts.

Rn. 18
Nach Auffassung des Vilniaus apygardos administracinis teismas (Regionales Verwaltungsgericht Vilnius) gelten die technischen Anforderungen der Richtlinie 2003/37 nur für die Zulassung von Neufahrzeugen vor ihrer Inbetriebnahme.

Rn. 19
Das Žem?s ?kio ministerija (Landwirtschaftsministerium, Litauen) ist dagegen der Ansicht, dass die Anforderungen der Richtlinie 2003/37 auf alle nach dem 1. Juli 2009 hergestellten – neuen oder gebrauchten – Zugmaschinen unabhängig vom Ort ihrer Herstellung anwendbar seien.

Rn. 20
Das vorlegende Gericht hegt Zweifel an dieser Auslegung der Bestimmungen der Richtlinie 2003/37. Darüber hinaus lasse sich Art. 23 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie nicht eindeutig entnehmen, ob die Bestimmungen dieser Richtlinie ab dem 1. Juli 2009 für alle Fahrzeuge der Klassen T1, T2 und T3 oder nur für die nach diesem Zeitpunkt hergestellten Fahrzeuge gälten.

Rn. 21
Da der Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Oberstes Verwaltungsgericht Litauen) der Auffassung ist, dass der bei ihm anhängige Rechtsstreit Fragen nach der Auslegung und der Anwendung des Unionsrechts aufwirft, hat es das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur

Vorabentscheidung vorgelegt:

1.

Sind die Bestimmungen der Richtlinie 2003/37 auf die Lieferung von außerhalb der Union hergestellten Gebrauchtfahrzeugen auf den EU-Markt und ihre Zulassung anwendbar, oder können die Mitgliedstaaten die Zulassung solcher Fahrzeuge in einem Mitgliedstaat durch besondere nationale Vorschriften regeln und für eine solche Zulassung Voraussetzungen vorsehen (z. B. die Verpflichtung zur Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie 2003/37)?

2.

Kann Art. 23 Abs. 1 Buchst. b in Verbindung mit Art. 2 Buchst. q der Richtlinie 2003/37 dahin ausgelegt werden, dass er festlegt, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie auf Fahrzeuge der Klassen T1, T2 und T3 anwendbar sind, die nach dem 1. Juli 2009 hergestellt wurden?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

Rn. 22
Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Richtlinie 2003/37 dahin auszulegen ist, dass beim Inverkehrbringen und bei der Zulassung von aus einem Drittland eingeführten gebrauchten Zugmaschinen in einem Mitgliedstaat die technischen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt sein müssen.

Rn. 23
Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass die Richtlinie 2003/37 ein einheitliches Genehmigungsverfahren für die in ihren Anwendungsbereich fallenden Fahrzeuge vorsieht und, wie aus ihrem vierten Erwägungsgrund hervorgeht, auf dem Grundsatz der vollständigen Harmonisierung beruht.

Rn. 24
Nach Art. 4 Abs. 1 Buchst. a dieser Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten nämlich eine EG-Typgenehmigung für Fahrzeugtypen erteilen, die die für die jeweilige Fahrzeugklasse geltenden technischen Anforderungen der in Anhang II Kapitel B der Richtlinie genannten Einzelrichtlinien erfüllen.

Rn. 25
Durch dieses einheitliche Genehmigungsverfahren bescheinigen die Mitgliedstaaten, dass ein Fahrzeugtyp die genannten technischen Anforderungen erfüllt, die, wie sich aus Art. 4 Abs. 2 und Art. 15 Abs. 1 der Richtlinie 2003/37 ergibt, im Wesentlichen die Sicherheit im Straßenverkehr, die Umwelt und die Sicherheit am Arbeitsplatz gewährleisten sollen.

Rn. 26
Darüber hinaus schreiben Art. 7 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 2003/37 im Einklang mit dem Grundsatz der vollständigen Harmonisierung, auf dem diese beruht, den Mitgliedstaaten vor, die Zulassung für typgenehmigte, d. h. entsprechend dem genehmigten Typ hergestellte, Neufahrzeuge zu erteilen und deren Verkauf oder Inbetriebnahme zuzulassen, wenn diesen Fahrzeugen eine vom Hersteller des Fahrzeugs ausgestellte gültige Übereinstimmungsbescheinigung beigegeben ist. Gemäß diesen Vorschriften, die im Licht von Art. 3 Abs. 4 und Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie 2003/37 zu lesen sind, ergibt sich daher, dass die Neufahrzeuge, für die in einem Mitgliedstaat eine solche EG-Typgenehmigung ausgestellt worden ist, ohne weitere Kontrollformalitäten in Bezug auf technische Vorschriften in den anderen Mitgliedstaaten vertrieben und zugelassen werden können.

Rn. 27
Das EG-Typgenehmigungsverfahren, wie es vom Unionsgesetzgeber vorgesehen ist, beruht daher auf dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Prüfungen der Übereinstimmung mit den in der Richtlinie 2003/37 sowie den in Anhang II Kapitel B der Richtlinie genannten Einzelrichtlinien vorgesehenen Anforderungen, die von den Genehmigungsbehörden der verschiedenen Mitgliedstaaten durchgeführt werden (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 18. November 2010, Lahousse und Lavichy, C?142/09, EU:C:2010:694, Rn. 27). Ihr Ziel besteht darin, das Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten und zu verbessern und gleichzeitig die Sicherheit im Straßenverkehr, die Umwelt und die Sicherheit am Arbeitsplatz zu schützen.

Rn. 28
In diesem Zusammenhang ist erstens darauf hinzuweisen, dass es für die Zwecke der Anwendung des EG-Typgenehmigungsverfahrens unerheblich ist, in welchem Staat die Fahrzeuge hergestellt worden sind. Wie der Generalanwalt in den Nrn. 51 bis 53 seiner Schlussanträge festgestellt hat, ist nämlich die den Mitgliedstaaten nach Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 2003/37 auferlegte Verpflichtung, für typgenehmigte Neufahrzeuge die Zulassung nur zu erteilen, wenn den Fahrzeugen eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung beigegeben ist, sowohl auf in der Union hergestellte als auch auf in einem Drittstaat hergestellte und dann in die Union eingeführte Fahrzeuge anwendbar.

Rn. 29
Zweitens ist festzustellen, dass sich aus dem Wortlaut von Art. 7 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2003/37 zwar ergibt, dass die Anforderungen dieser Vorschriften an die Zulassung und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen ausdrücklich nur „Neufahrzeuge“ betreffen. Ferner sieht Art. 23 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie vor, dass die Mitgliedstaaten diese bei Fahrzeugen der Klassen T1, T2 und T3 ab dem 1. Juli 2009 auf alle „Neufahrzeuge“ anwenden, die in Betrieb genommen werden.

Rn. 30
In Anbetracht ihrer Merkmale soll die mit der Richtlinie getroffene Regelung nämlich, was in der Union hergestellte Fahrzeuge betrifft, nur für Neufahrzeuge zur Anwendung kommen. Für alle Fahrzeuge, die im Neuzustand unter die Richtlinie 2003/37 fielen und in der Union in Betrieb genommen wurden, war daher eine EU-Typgenehmigung zu erteilen.

Rn. 31
Jedoch ist im Einklang mit den Ausführungen des Generalanwalts in Nr. 66 seiner Schlussanträge festzustellen, dass die von der Richtlinie 2003/37 eingeführte Regelung sicherstellen soll, dass alle – neuen oder gebrauchten – Fahrzeuge, die zu bestimmten Klassen gehören und, was die Fahrzeuge der Gruppen T1, T2 und T3 betrifft, erstmals ab dem 1. Juli 2009 auf den Unionsmarkt kommen, den technischen Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen.

Rn. 32
Diese Auslegung wird durch die Verordnung Nr. 167/2013 untermauert, die im Unterschied zur Richtlinie 2003/37 in ihrem Art. 3 Nr. 37 klarstellt, dass unter einem „‚Neufahrzeug‘ ein Fahrzeug [zu verstehen ist], das noch nie zuvor zugelassen war oder in Betrieb genommen wurde“. Aus Art. 2 Buchst. q der Richtlinie 2003/37 wie aus Art. 3 Nr. 40 der Verordnung Nr. 167/2013 ergibt sich jedoch, dass die „Inbetriebnahme“ als der erstmalige bestimmungsgemäße Einsatz eines Fahrzeugs in der Union zu verstehen ist.

Rn. 33
Darüber hinaus wird diese Auslegung durch die Stellungnahme der Kommission in § 72 ihres „Leitfaden[s] für die Anwendung der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG [des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (ABl. 2006, L 157, S. 24)]“ bestätigt, in dem diese zwar darauf hinweist, dass „die Maschinenrichtlinie [grundsätzlich]

keine Anwendung auf das Inverkehrbringen gebrauchter Maschinen oder Maschinen aus zweiter Hand [findet]“, jedoch auch feststellt, dass es „[v]on dieser Grundregel … eine Ausnahme [gibt]“. Nach Ansicht der Kommission „findet [die Maschinenrichtlinie] Anwendung auf gebrauchte Maschinen oder Maschinen aus zweiter Hand, die erstmals für den Vertrieb oder die Benutzung außerhalb der [Union] in Verkehr gebracht wurden, wenn diese Maschinen in der Folge erstmals in der [Union] in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden“.

Rn. 34
Darüber hinaus widerspräche, wie der Generalanwalt im Wesentlichen in den Nrn. 68 und 69 seiner Schlussanträge hervorgehoben hat, eine andere Auslegung, die zur Folge hätte, dass die Mitgliedstaaten die für die Inbetriebnahme und Zulassung von aus einem Drittstaat eingeführten Gebrauchtfahrzeugen erforderlichen technischen Anforderungen selbst bestimmen dürften, dem Ziel, das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern, das nacheinander von der Richtlinie 74/150, der Richtlinie 2003/37 und seitdem der Verordnung Nr. 167/2013 verfolgt wurde, da die den Mitgliedstaaten auf diese Weise zugestandenen Zuständigkeiten geeignet wären, den Handel zwischen ihnen zu beeinträchtigen.

Rn. 35
Zudem könnte eine andere Auslegung der Bestimmungen der Richtlinie 2003/37, wie sie sich aus Rn. 31 des vorliegenden Urteils ergibt, die Ziele dieser Richtlinie in Frage stellen, die darauf abzielt, die Verkehrssicherheit, die Umwelt und die Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten.

Rn. 36
Unter diesen Umständen ist anzunehmen, dass ein aus einem Drittland eingeführtes Gebrauchtfahrzeug, für das keine EG-Typgenehmigung erteilt worden ist und das erstmals in der Union verwendet werden soll, ein „Neufahrzeug“ im Sinne der Richtlinie 2003/37 darstellt.

Rn. 37
Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass die Richtlinie 2003/37 dahin auszulegen ist, dass beim erstmaligen Inverkehrbringen und bei der Zulassung von aus einem Drittland eingeführten gebrauchten Zugmaschinen in einem Mitgliedstaat die technischen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt sein müssen.

Zur zweiten Frage

Rn. 38
Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 23 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 2003/37 dahin ausgelegt werden kann, dass deren Bestimmungen auf Fahrzeuge der Klassen T1, T2 und T3 anzuwenden sind, die nach dem 1. Juli 2009 hergestellt wurden.

Rn. 39
In Anbetracht der Antwort auf die erste Frage und insbesondere der Rn. 29 des vorliegenden Urteils ist auf die zweite Frage zu antworten, dass Art. 23 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 2003/37 dahin auszulegen ist, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie auf aus einem Drittland in die Union eingeführte Gebrauchtfahrzeuge der Klassen T1, T2 und T3 anzuwenden sind, wenn diese erstmals ab dem 1. Juli 2009 in der Union in Betrieb genommen wurden.

Kosten

Rn. 40
Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim 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 (Fünfte Kammer) für Recht erkannt:

1.

Die Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG in der durch die Richtlinie 2014/44/EU der Kommission vom 18. März 2014 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass beim erstmaligen Inverkehrbringen und bei der Zulassung von aus einem Drittland eingeführten gebrauchten Zugmaschinen in einem Mitgliedstaat die technischen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt sein müssen.

2.

Art. 23 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 2003/37 in der durch die Richtlinie 2014/44 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie auf aus einem Drittland in die Europäische Union eingeführte Gebrauchtfahrzeuge der Klassen T1, T2 und T3 anzuwenden sind, wenn diese erstmals ab dem 1. Juli 2009 in der Union in Betrieb genommen wurden.

Unterschriften

(*1) Verfahrenssprache: Litauisch.

Zitiervorschlag: Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 15.06.2017 – C-513/15, ECLI:EU:C:2017:473
Quelle: Open Legal Data, abgerufen 09.07.2026
Entscheidungstext bereitgestellt über Open Legal Data (openlegaldata.io), lizenziert unter der Open Database License (ODbL) v1.0.
Nicht-amtliche Fassung — maßgeblich ist die Fassung in der Verfahrenssprache (CURIA: https://curia.europa.eu)
Provided by nu:legal (https://recht.nulegal.eu), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.
Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.
Dieses Dokument: https://recht.nulegal.eu/rechtsprechung/eugh/2017-06-15/c-513-15