SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS CARL OTTO LENZ vom 17. März 1987

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

Zu der vom Polizeigericht in Harelbeke in seinem Urteil vom 4. Juni 1986 aufgeworfenen Vorlagefrage nehme ich wie folgt Stellung:

1. 1. Mir scheint, daß eine Auslegung der in der Frage genannnten Vorschriften des Gemeinschaftsrechts nur erforderlich ist im Hinblick darauf, daß ein in Frankreich zugelassenes, den französischen Vorschriften genügendes Fahrzeug, das einen internationalen Transport nach Belgien durchführen sollte, dort vom Verkehr ausgeschlossen wurde, weil es nicht den belgischen Vorschriften über die zulässige größte Höhe entsprach. So war wohl der Sachverhalt des Ausgangsverfahrens beschaffen. Nicht zu interessieren braucht dagegen jetzt, wie es sich verhielte, wenn ein derartiges Fahrzeug nach Belgien hätte importiert werden sollen und dort von der Zulassung aus dem genannten Grund ausgeschlossen worden wäre. Die Kommission hat zwar dazu Bemerkungen gemacht, ich halte das jedoch nicht für erforderlich.

2. 2. Nach dieser Klarstellung liegt es nahe, zunächst zu überlegen, was dazu aus den Vertragsbestimmungen über den freien Dienstleistungsverkehr gewonnen werden kann. Zwar hat das vorlegende Gericht mit dem freien Warenverkehr begonnen, aber ich meine, angesichts des Sachverhaltes liegt es näher, zunächst die Frage unter dem Gesichtspunkt des Dienstleistungsverkehrs zu prüfen.

3. Der Artikel 61 des Vertrages verweist für den Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs auf die Bestimmungen des „Titels über den Verkehr". Deshalb müssen wir uns zunächst damit beschäftigen.

4. Ohne Nutzen ist hier offensichtlich der Artikel 76, wonach ein Mitgliedstaat bis zum Erlaß der in Artikel 75 Absatz 1 genannten Vorschriften die verschiedenen, bei Inkrafttreten des Vertrages auf diesem Gebiet geltenden Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten im Vergleich zu den inländischen Verkehrsunternehmern nicht ungünstiger gestalten darf. Dies läßt sich vor allem deswegen sagen, weil zu der Zeit, die im Ausgangsverfahren eine Rolle spielt, nämlich August 1985, bereits — unter anderem aufgrund von Artikel 75 — die Ratsrichtlinie „über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs" ergangen war (sie trägt das Datum des 19. Dezember 1984 und ist veröffentlicht im Amtsblatt 1985, L 2, S. 14).

5. In Artikel 3 dieser Richtlinie — und das erscheint besonders bedeutsam — heißt es:

„... Die Mitgliedstaaten dürfen im grenzüberschreitenden Verkehr in ihrem Gebiet den Einsatz von Fahrzeugen, die in einem der Mitgliedstaaten zugelassen oder in Betrieb genommen sind, nicht aus Gründen, die die Gewichte und Abmessungen betreffen, verweigern oder verbieten, wenn diese Fahrzeuge mit den in Anhang I festgelegten Grenzwerten übereinstimmen ...".

6. In Anhang I ist — unter Ziffer 1.3. — für alle Fahrzeuge als größte Höhe 4 m genannt. Daraus kann wohl gefolgert werden, daß Mitgliedstaaten Fahrzeuge zurückweisen können, wenn sie die genannte Höchstabmessung überschreiten.

7. Nun ist zwar nicht zu übersehen, daß die Richtlinie in ihrem Artikel 7 — soweit es hier interessiert — so durchzuführen war, daß ihr erst ab 1. Juli 1986 nachgekommen werden mußte. Das genannte Datum stellt jedoch eindeutig einen Endzeitpunkt dar. Jeder Mitgliedstaat war also frei, alles Notwendige zu ihrer Durchführung sogleich nach Inkrafttreten zu tun. Da in Belgien aber — was die Maximalhöhe angeht — schon Übereinstimmung des nationalen Rechts mit den Vorschriften der Richtlinie bestand, kann ohne weiteres davon ausgegangen werden, daß hier schon alle Maßnahmen zur Durchführung der Richtlinie getroffen waren.

8. Damit bleibt nur die Schlußfolgerung, daß aus den Sondervorschriften über den Verkehr (andere als die genannten Bestimmungen greifen hier sicher nicht ein) nichts gewonnen werden kann, was gegen die Zulässigkeit der hier interessierenden belgischen Vorschriften und ihre Anwendung auf einen Vorgang im August 1985 sprechen könnte.

3. 9. Was die daneben angesprochenen „Vorschriften über den freien Warenverkehr" anbelangt, so halte ich es zwar für notwendig, daß wir sie prüfen, weil der nationale Richter uns ja darum ersucht hat.

10. *a)* Ich halte es aber für abwegig, an ihre Heranziehung mit der Begründung zu denken, es werde durch die belgischen Vorschriften, die eine *vorübergehende Verwendung* ausländischer Fahrzeuge in Belgien ausschließen, der Verkehr mit Waren, zu denen auch Transportmittel gehören, behindert. Dabei kann offenbleiben, ob von Artikel 30 des Vertrages ein nicht definitives, also nur vorläufiges Verbringen in einen anderen Mitgliedstaat überhaupt erfaßt wird.

11. *b)* Sagen läßt sich wohl auf jeden Fall, daß bei einem Sachverhalt wie dem des Ausgangsverfahrens, bei dem Fahrzeuge nur Instrumente für Dienstleistungen bilden, die diesen Sektor betreffenden Vorschriften vorgehen. Wenn sich aus ihnen keine Bedenken ergeben, kann nicht darüber hinaus auf die Bestimmungen über den Warenverkehr zurückgegriffen werden.

12. *c)* An eine Anwendung des Artikels 30 könnte deshalb allenfalls im Hinblick auf eine etwaige *mittelbare Beeinträchtigung* des Warenverkehrs gedacht werden, nämlich des Verkehrs der Waren, die auf in Belgien nicht erlaubten Fahrzeugen transportiert werden sollen. Indessen erscheint es nicht nur äußerst zweifelhaft, ob eine so weitgehende, auch „Behinderungen" der genannten Art erfassende Auslegung des Artikels 30 tatsächlich vertretbar erscheint, denn realistisch betrachtet kann ja wohl, angesichts vielfältiger anderer Möglichkeiten, der Ausschluß *einer* Transportart, die im Herkunftsland der Waren zur Verfügung steht, schwerlich eine relevante Behinderung des Warenverkehrs bedeuten.

13. *d)* Anzuerkennen wäre in jedem Fall — wenn man die Anwendung des Artikels 30 auf einen Sachverhalt wie den des Ausgangsverfahrens überhaupt für denkbar hält —, daß eine Rechtfertigung über Artikel 36 des Vertrages (unter Hinweis auf Gründe der öffentlichen Sicherheit) in Frage käme.

14. Es ist nämlich ohne weiteres anzunehmen — und insofern ist auch die zu der erwähnten Richtlinie gegebene Begründung, die unter anderem den Gedanken der Verkehrssicherheit hervorhebt, von Interesse —, daß Fahrzeuge mit größerer als der zugelassenen Höhe in Belgien vom Verkehr ausgeschlossen sind mit Rücksicht auf die Beson-

derheiten des Straßenbaus, wo sich immer wieder Hindernisse in Form von Brücken, Unterführungen, elektrischen Leitungen und dergleichen ergeben, die bei höheren Fahrzeugen zu schweren Unfällen führen können.

15. Es ist ja interessant, daß auch in dem Land, in dem eine größere Höhe zugelassen ist, wie wir in der mündlichen Verhandlung gehört haben, ausdrücklich besondere Sorgfaltspflichten desjenigen angemahnt sind, der ein solches Fahrzeug benutzt. Das ergibt sich, wie wir gehört haben, eindeutig aus einer französischen Vorschrift.

16. *e)* Auch kann nicht ernsthaft erwogen werden, auf weniger einschneidende Maßnahmen zu verweisen, wie die Benennung besonderer Umgehungswege für überhöhte Fahrzeuge oder das Anbringen von Hinweisschildern an kritischen Wegpunkten. Dies scheidet wohl aus, weil es nicht überall angemessene Umgehungsmöglichkeiten gibt und weil sich auf ihnen mangels Eignung für stärkeren Verkehr mit schweren Fahrzeugen die Unfallgefahr vergrößern würde. Außerdem muß man einräumen, daß Hinweisschilder, weil sie schließlich übersehen werden können, keine ausreichende Sicherheit gewähren.

17. *f)* Festzuhalten bleibt danach nur, daß sich auch den Bestimmungen über den freien Warenverkehr nichts entnehmen läßt, was gegen die Anwendung der im Ausgangsstrafverfahren streitigen belgischen Regelung sprechen könnte.

4. 18. Zu dem im Vorlageurteil erwähnten Artikel 85 EWG-Vertrag (der in der gestellten Frage selbst allerdings nicht auftaucht) genügen — wenn man es überhaupt für angebracht hält, darauf einzugehen — wenige Worte. Diese Vorschrift kam bekanntlich in die Debatte durch die Verteidigung der Angeklagten, die meinte, die fragliche belgische Regelung führe zu einer Behinderung des Wettbewerbs, es werde so nämlich — weil französische Unternehmen mit dem größten Teil ihres Fuhrparkes sich in Belgien nicht betätigen könnten — belgischen Transportunternehmen ein Wettbewerbsvorteil verschafft.

19. *a)* Hierzu ist zu sagen, daß der Artikel 85 ganz offensichtlich bei einer Sachlage wie der des Ausgangsverfahrens unmittelbar nicht eingreift, weil es ja nicht um ein Verhalten von Unternehmen oder Unternehmensverbänden mit Auswirkung auf die Wettbewerbslage geht, sondern die Beurteilung einer Normsituation.

20. *b)* Zu sehen ist aber auch nicht, wie dem belgischen Staat irgendeine Mißachtung des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft (eventuell in Verbindung mit Artikel 5 des Vertrages) nachgesagt werden könnte. In Wahrheit nämlich kann von einer echten Behinderung des Wettbewerbs nicht gesprochen werden, weil Wettbewerb auf dem belgischen Transportmarkt in jedem Fall besteht zwischen belgischen Unternehmen und in dem von der gemeinsamen Verkehrspolitik bestimmten Umfang auch zwischen belgischen Unternehmen und Transportunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten einschließlich Frankreichs, soweit diese die vorgesehenen Höchstmaße nicht überschreiten. An eine Heranziehung von Artikel 85 zur Mißbilligung der fraglichen belgischen Vorschriften ist daher ebenfalls nicht zu denken.

21. Deshalb meine ich, unsere Anwort auf die vom Polizeigericht Harelbeke gestellte Frage kann nur so lauten:

Die Vorschriften des Gemeinschaftsrechts betreffend den freien Warenverkehr und den freien Dienstleistungsverkehr (unter Einschluß des Titels über den Verkehr) können nicht dahin ausgelegt werden, daß Mitgliedstaaten nicht das Recht haben, für Fahrzeuge eine Maximalhöhe festzulegen, wie sie in der Richtlinie des Rates vom 19. Dezember 1984 auch genannt ist, und daß es ihnen verwehrt wäre, Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten, die dem nicht entsprechen, vom Verkehr auf den öffentlichen Straßen auszuschließen.