FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT CARL OTTO LENZ

fremsat den 17. marts 1987 *

Høje Domstol.

Min stillingtagen til det spørgsmål, som politiretten i Harelbeke har forelagt Domstolen ved dom af 4. juni 1986, er følgende:

1. 1. Efter min opfattelse er en fortolkning af de i spørgsmålet nævnte fællesskabsregler kun nødvendig med henblik på det tilfælde, at et køretøj, som er lovligt i Frankrig og er i overensstemmelse med de franske forskrifter, og som skal gennemføre en international transport til Belgien, ikke får adgang til at køre dér, fordi det ikke opfylder de belgiske bestemmelser om den lovlige maksimalhøjde. Således var de faktiske omstændigheder i hovedsagen. Vi behøver derimod ikke nu interessere os for, hvorledes det ville forholde sig, hvis et sådant køretøj skulle have været importeret til Belgien og dér var blevet afvist af den nævnte grund. Kommissionen har ganske vist fremsat bemærkninger herom; jeg anser det dog ikke for nødvendigt.

2. 2. Efter denne afklaring er det nærliggende først at overveje, hvad der kan udledes af traktatbestemmelserne om fri udveksling af tjenesteydelser med henblik på det anførte spørgsmål. Ganske vist er den forelæggende ret begyndt med de frie varebevægelser, men jeg mener, at det i betragtning af de faktiske omstændigheder er mere nærliggende først at undersøge spørgsmålet ud fra synspunktet fri udveksling af tjenesteydelser.

3. Traktatens artikel 61 henviser med hensyn til den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet til bestemmelserne i »afsnittet vedrørende transport«. Derfor må vi først beskæftige os med dem.

4. Artikel 76 — hvorefter en medlemsstat, indtil de i artikel 75, stk. 1, omhandlede bestemmelser er fastsat, ikke må udforme de bestemmelser, der gælder på transportområdet ved traktatens ikrafttræden, på en sådan måde, at de direkte eller indirekte bliver mindre gunstige for transportvirksomheder fra andre medlemsstater end for indenlandske transportvirksomheder — er klart irrelevant her. Dette kan først og fremmest fastslås, fordi Rådets direktiv »om vægt, dimensioner og visse andre tekniske data for visse landevejskøretøjer« på det tidspunkt, der er relevant i hovedsagen, nemlig august 1985, allerede var udstedt (det er dateret den 19. december 1984 og er offentliggjort i EFT 1985, L 2, s. 14).

5. I dette direktivs artikel 3 — og det må fremhæves — bestemmes følgende:

»Medlemsstaterne må ikke på grund af vægt og dimensioner afvise eller forbyde anvendelse i international trafik på deres område af køretøjer, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat, såfremt køretøjerne er i overensstemmelse med de i bilag I anførte grænseværdier.«

* Oversat fra tysk.

6. I bilag I anføres — under nr. 1.3 — for alle køretøjer en største højde på 4 meter. Deraf kan vel udledes, at medlemsstaterne kan afvise køretøjer, når de overskrider det nævnte størstemål.

7. Nu må det ganske vist ikke overses, at direktivet ifølge artikel 7 — for så vidt det her er relevant — skulle gennemføres således, at det først skulle efterkommes fra 1. juli 1986. Den nævnte dato er dog klart en tidsfrist. Enhver medlemsstat kunne altså frit gøre alt, hvad der er nødvendigt for at gennemføre direktivet straks efter dets ikrafttræden. Da der imidlertid i Belgien — med hensyn til maksimalhøjden — allerede var overensstemmelse mellem national ret og direktivreglerne, kan det uden videre antages, at der her allerede var truffet alle foranstaltninger til direktivets gennemførelse.

8. Dermed kan det kun konkluderes, at der af særbestemmelserne om transport (andre end de nævnte bestemmelser er her klart irrelevante) intet kan udledes, som kan tale imod lovligheden af de her relevante belgiske forskrifter og deres anvendelse på begivenheder, der fandt sted i august 1985.

3. 9. Hvad angår de desuden nævnte »bestemmelser om frie varebevægelser«, anser jeg det ganske vist for nødvendigt, at vi gennemgår dem, fordi den nationale ret har anmodet os om det.

10. *a)* Jeg finder det imidlertid forkert at inddrage dem med den begrundelse, at transport med varer, hvortil også hører transportmidler, hindres af de belgiske bestemmelser, som udelukker en *forbigående anvendelse* af udenlandske køretøjer i Belgien. Det er herved ikke nødvendigt at tage stilling til, om en ikke definitiv, altså kun foreløbig indførsel i en anden medlemsstat overhovedet er omfattet af traktatens artikel 30.

11. *b)* Det kan vel i hvert fald siges, at under sådanne faktiske omstændigheder som i hovedsagen, hvor køretøjer kun er redskaber for tjenesteydelser, har bestemmelserne for denne sektor forrang. Hvis de ikke giver anledning til betænkeligheder, kan man ikke derudover anvende reglerne om varebevægelser.

12. *c)* Artikel 30 kunne derfor højst tænkes anvendt med henblik på en eventuelt *indirekte hindring* af varebevægelserne, nemlig af transport af varer, som skal transporteres på køretøjer, der ikke er tilladt i Belgien. Imidlertid forekommer det ikke blot yderst tvivlsomt, om en så vidtgående fortolkning af artikel 30, der også omfatter »hindringer« af den nævnte art, faktisk forekommer forsvarlig, for realistisk betragtet kan jo, i betragtning af mangfoldige andre muligheder, udelukkelse af *én* transportform, som står til rådighed i varernes oprindelsesland, vel vanskeligt betyde en relevant hindring af varebevægelserne.

13. *d)* Det måtte i hvert fald anerkendes — hvis man overhovedet anser det for tænkeligt, at artikel 30 kan finde anvendelse på faktiske omstændigheder som de i hovedsagen omhandlede — at en berettigelse i henhold til traktatens artikel 36 ville komme på tale (under henvisning til hensyn til den offentlige sikkerhed).

14. Det må nemlig uden videre antages — og for så vidt er også betragtningerne til direktivet, som blandt andet fremhæver kravene til færdselssikkerheden, af interesse — at køretøjer med større højde end den i Bel-

gien tilladte er udelukket fra at køre dér med henblik på vejnettets karakteristika, hvor der hele tiden findes hindringer i form af broer, underføringer, elektriske ledninger og lignende, som kan føre til alvorlige ulykker ved højere køretøjer.

15. Det er jo interessant, at der, som vi har hørt under den mundtlige forhandling, også i det land, hvor en større højde er tilladt, udtrykkeligt er pålagt brugeren af et sådant køretøj særlige forpligtelser til at udvise omhu. Det fremgår, som vi har hørt, klart af en fransk bestemmelse.

16. *e)* Det kan heller ikke for alvor overvejes at henvise til mindre indgribende foranstaltninger, såsom anvisning af særlige omfartsveje for køretøjer med for stor højde eller anbringelse af henvisningstavler på kritiske vejsteder. Det er vel udelukket, fordi der ikke over alt findes passende omfartsmuligheder, og fordi faren for ulykker dér ville blive større, hvis stederne ikke er egnet for stærkere trafik med tunge køretøjer. Desuden må man erkende, at henvisningstavler, fordi de til syvende og sidst kunne blive overset, ikke garanterer tilstrækkelig sikkerhed.

17. *f)* Det må herefter blot fastholdes, at der heller ikke af bestemmelserne om frie varebevægelser kan udledes noget, der kan tale imod anvendelse af de i hovedsagen omhandlede belgiske regler.

4. 18. Om EØF-traktatens artikel 85, som nævnes i forelæggelsesdommen (men som dog ikke dukker op i det stillede spørgsmål selv) behøver jeg — hvis man overhovedet anser det for hensigtsmæssigt at gå ind på den — kun at sige få ord. Artikel 85 kom som bekendt ind i debatten gennem tiltaltes forsvarer, som mente, at den pågældende belgiske bestemmelse fører til en hindring for konkurrencen, idet den nemlig således — fordi franske virksomheder ikke kunne drive virksomhed i Belgien med størstedelen af deres vognpark — giver belgiske transportvirksomheder en konkurrencefordel.

19. *a)* Hertil må siges, at artikel 85 helt åbenbart under faktiske omstændigheder som de i hovedsagen foreliggende ikke finder umiddelbar anvendelse, fordi der jo ikke er tale om en adfærd fra virksomheder eller sammenslutninger af virksomheder, der påvirker konkurrencesituationen, men om bedømmelse af en retstilstand.

20. *b)* Jeg kan imidlertid heller ikke se, hvordan man skulle kunne laste den belgiske stat for nogen tilsidesættelse af Fællesskabets konkurrenceret (eventuelt sammenholdt med traktatens artikel 5). I virkeligheden kan der nemlig ikke være tale om en ægte hindring af konkurrencen, fordi konkurrencen på det belgiske transportmarked i alle tilfælde består mellem belgiske virksomheder og, i det af den fælles transportpolitik bestemte omfang, også mellem belgiske virksomheder og transportvirksomheder fra andre medlemsstater, herunder Frankrig, for så vidt disse ikke overskrider de fastsatte maksimale mål. Der kan herefter heller ikke være tale om at kritisere de pågældende belgiske bestemmelser under henvisning til artikel 85.

21. Derfor mener jeg, at Domstolens svar på det af politiretten i Harelbeke forelagte spørgsmål kun kan lyde således:

»Fællesskabsrettens bestemmelser om frie varebevægelser og fri udveksling af tjenesteydelser (herunder afsnittet om transport) kan ikke fortolkes således, at medlemsstater ikke har ret til at fastsætte en maksimalhøjde for køretøjer, jfr. også Rådets direktiv af 19. december 1984, og at de er afskåret fra at afvise køretøjer fra andre medlemsstater, som ikke opfylder dette krav, fra at køre på offentlige veje.«