CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL C. O. LENZ van 17 maart 1987 *

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

Mijn standpunt ten aanzien van de prejudiciele vraag die de Politierechtbank te Harelbeke in zijn vonnis van 4 juni 1986 heeft opgeworpen, is als volgt:

1. 1. De in de vraag genoemde bepalingen van gemeenschapsrecht dienen mijns inziens enkel te worden uitgelegd met betrekking tot het feit dat een in Frankrijk ingeschreven voertuig dat aan de Franse bepalingen voldeed en dat gebruikt werd voor een internationaal transport naar België, van de Belgische wegen werd geweerd, omdat het niet voldeed aan de Belgische bepalingen inzake de toegestane maximumhoogte. Dit is immers de situatie waarom het in het bodemgeding gaat. Wat de rechtspositie zou zijn geweest indien een dergelijk voertuig in België ware ingevoerd en om voornoemde reden niet tot het wegverkeer ware toegelaten, behoeft ons thans niet bezig te houden. Weliswaar heeft de Commissie daarover opmerkingen gemaakt, doch ik acht dit niet nodig.

2. 2. Na deze verduidelijking ligt het voor de hand, eerst na te gaan wat dienaangaande in de Verdragsbepalingen betreffende het vrije verkeer van diensten te vinden is. De verwijzende rechter is weliswaar begonnen met het vrije verkeer van goederen, doch gezien de feiten, ligt het meer voor de hand, de vraag eerst te behandelen uit het oogpunt van het vrije verkeer van diensten.

3. Artikel 61 EEG-Verdrag verwijst voor het vrije verkeer van de diensten op het gebied van het vervoer naar de bepalingen voorkomende in de „Titel betreffende het vervoer". Deze moeten wij dus eerst bezien.

4. Artikel 76, volgens hetwelk een Lid-Staat tot het moment waarop de in artikel 75, lid 1, bedoelde bepalingen zijn vastgesteld, de onderscheiden bepalingen die ter zake golden bij de inwerkingtreding van het Verdrag, niet zodanig mag veranderen dat zij daardoor in hun rechtstreekse of zijdelingse uitwerking minder gunstig worden voor de vervoerondernemers der overige Lid-Staten dan voor de nationale ondernemers, is hier kennelijk van geen nut, vooral nu de Raad op het voor het bodemgeding relevante tijdstip — augustus 1985 — de onder meer op artikel 75 berustende richtlijn „betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen" reeds had vastgesteld (zij is gedateerd 19.12.1984 en bekendgemaakt in het Publikatieblad van 1985, L 2, blz. 14).

5. In artikel 3 van deze richtlijn wordt bepaald — en dit lijkt van bijzonder belang —:

„... De Lid-Staten mogen het gebruik op hun grondgebied in het internationale verkeer van voertuigen die in een Lid-Staat zijn ingeschreven of in het verkeer gebracht, niet verbieden of weigeren om redenen die verband houden met gewichten en afmetingen indien deze voertuigen voldoen aan de grenswaarden bepaald in bijlage I..."

* Vertaald uit het Duits.

6. In bijlage I wordt sub 1.3. de maximumhoogte voor alle voertuigen bepaald op 4 meter. Daaruit kan worden geconcludeerd dat Lid-Staten de toegang mogen weigeren aan voertuigen die deze maximumhoogte overschrijden.

7. Nu is het weliswaar zo, dat de richtlijn — voor zover hier van belang — ingevolge artikel 7 eerst per 1 juli 1986 moest zijn uitgevoerd, maar het is duidelijk dat dit de uiterste datum is. Het stond elke Lid-Staat dus vrij om onmiddellijk na de inwerkingtreding van de richtlijn de nodige maatregelen te treffen voor de uitvoering ervan. Daar echter het Belgische recht met betrekking tot de maximumhoogte reeds in overeenstemming was met de richtlijn, mogen wij er zonder meer van uitgaan, dat in België alle uitvoeringsmaatregelen al waren getroffen.

8. Mitsdien kan enkel worden geconcludeerd, dat aan de bijzondere bepalingen betreffende het vervoer (andere dan de genoemde bepalingen zijn hier zeker niet van belang) geen argumenten kunnen worden ontleend om de relevante Belgische bepalingen en de toepassing ervan op feiten die zich in augustus 1985 hebben voorgedaan, als ontoelaatbaar te beschouwen.

3. 9. Een onderzoek van de eveneens ter sprake gebrachte „bepalingen betreffende het vrije verkeer van goederen" is mijns inziens enkel nodig, omdat de nationale rechter daarom heeft gevraagd.

10. *a)* Het lijkt mij echter verkeerd om zich op deze bepalingen te beroepen op grond dat de Belgische voorschriften, die een *tijdelijk gebruik* van buitenlandse voertuigen in België uitsluiten, het vrije verkeer van goederen — waartoe ook transportmiddelen behoren — zouden belemmeren. Daarbij kan in het midden blijven, of artikel 30 EEG-Verdrag wel van toepassing is wanneer goederen enkel voorlopig en dus niet definitief in een andere Lid-Staat worden gebracht.

11. *b)* In elk geval kan men zeggen, dat in een geval als dat van het bodemgeschil, waarin voertuigen slechts de instrumenten zijn waarmee diensten worden verricht, de bepalingen betreffende het verrichten van diensten de voorrang hebben. Wanneer er op grond daarvan geen bezwaren zijn, kan men niet teruggrijpen op de bepalingen betreffende het vrije verkeer van goederen.

12. *c)* Aan toepassing van artikel 30 kan dus hoogstens worden gedacht met betrekking tot een eventuele *indirecte belemmering* van het goederenverkeer, namelijk het vervoer van goederen door middel van in België niet toegelaten voertuigen. Het valt evenwel ten zeerste te betwijfelen, of artikel 30 inderdaad zo ruim kan worden uitgelegd, dat het ook dit soort „belemmeringen" omvat, want gezien de vele andere mogelijkheden, kan nuchter beschouwd de uitsluiting van *één enkele* in het land van oorsprong van de goederen toegelaten vervoerwijze toch moeilijk een relevante belemmering van het goederenverkeer zijn.

13. *d)* Maar indien men toepassing van artikel 30 op feiten als die van het bodemgeding überhaupt mogelijk acht, dan moet men in ieder geval erkennen dat een rechtvaardiging op grond van artikel 36 EEG-Verdrag (uit hoofde van openbare veiligheid) niet uitgesloten is.

14. Het valt namelijk zonder meer aan te nemen — en in zoverre is ook de considerans van genoemde richtlijn, waarin onder meer de nadruk wordt gelegd op de verkeersveiligheid, van belang — dat voertuigen die de toegestane maximumhoogte overschrijden, in België uit het verkeer worden geweerd wegens de bijzonderheden van

de Belgische wegen, waarop zich steeds weer hindernissen kunnen voordoen in de vorm van bruggen, tunnels, elektriciteitsleidingen en dergelijke, die bij hogere voertuigen tot ernstige ongelukken kunnen leiden.

15. Het is immers interessant dat, zoals wij ter terechtzitting hebben vernomen, ook in het land waar een grotere hoogte is toegestaan, de gebruiker van een dergelijk voertuig uitdrukkelijk tot bijzondere voorzichtigheid wordt gemaand. Dit volgt, zoals wij hebben gehoord, duidelijk uit een Franse bepaling.

16. *e)* Ook kan men er niet serieus aan denken, naar minder ingrijpende maatregelen te verwijzen, zoals het aangeven van bijzondere omleidingen voor te hoge voertuigen of het aanbrengen van waarschuwingsborden op gevaarlijke punten. Deze mogelijkheid komt niet in aanmerking, omdat niet overal een geschikte omleiding mogelijk is, en omdat het verkeer met zware voertuigen op wegen die zich daarvoor niet lenen, de kans op ongelukken vergroot. Bovendien dient men te erkennen, dat waarschuwingsborden niet genoeg zekerheid bieden, omdat het altijd mogelijk is dat zij over het hoofd worden gezien.

17. *f)* Mitsdien kan enkel worden vastgesteld, dat ook aan de bepalingen betreffende het vrije verkeer van goederen geen argument tegen toepassing van de in geding zijnde Belgische regeling kan worden ontleend.

4. 18. Met betrekking tot het in het verwijzingsvonnis genoemde artikel 85 EEG-Verdrag (waarover in de vraag zelf overigens wordt gezwegen) kan ik met enkele woorden volstaan, voor zover het überhaupt zinvol is erop in te gaan. Zoals bekend, is deze bepaling aan de orde gesteld door de verdediger van de verdachten, die van mening was dat de bestreden Belgische regeling de mededinging belemmert; doordat Franse ondernemingen het grootste deel van hun vrachtwagenpark in België niet kunnen gebruiken, zouden de Belgische vervoerondernemingen een concurrentievoordeel hebben.

19. *a)* Dienaangaande moet worden gezegd, dat artikel 85 kennelijk niet rechtstreeks van toepassing is op een geval als in het bodemgeding aan de orde is; het gaat immers niet om gedragingen van ondernemingen of ondernemersverenigingen, maar om de beoordeling van een rechtsnorm.

20. *b)* Hoe de Belgische Staat enige schending van het communautaire mededingingsrecht (eventueel in samenhang met artikel 5 EEG-Verdrag) zou kunnen worden verweten, valt evenmin in te zien. Van een echte belemmering van de mededinging kan namelijk geen sprake zijn, daar er op de Belgische vervoermarkt in elk geval mededinging bestaat tussen Belgische ondernemingen en, in de door het gemeenschappelijk vervoerbeleid bepaalde omvang, ook tussen Belgische ondernemingen en vervoerondernemingen uit andere Lid-Staten, Frankrijk inbegrepen, voor zover deze de toegestane maximumhoogte voor voertuigen in acht nemen. De omstreden Belgische bepalingen kunnen dus evenmin worden gelaakt met een beroep op artikel 85.

21. Bijgevolg kan het antwoord op de vraag van de Politierechtbank te Harelbeke mijns inziens slechts luiden als volgt:

„De bepalingen van het gemeenschapsrecht betreffende het vrije verkeer van goederen en het vrije verkeer van diensten (met inbegrip van de titel over het vervoer) kunnen niet aldus worden uitgelegd, dat Lid-Staten niet het recht hebben voor voertuigen een maximumhoogte als bedoeld in de richtlijn van de Raad van 19 december 1984 voor te schrijven en voertuigen uit andere Lid-Staten die daaraan niet voldoen, het verkeer op de openbare weg te ontzeggen."