URTEIL DES GERICHTSHOFES (Dritte Kammer)
21. Mai 1987 *

In der Rechtssache 79/86

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag vom High Court of Justiciary, Edinburg, in dem bei diesem Gericht anhängigen Strafverfahren

R. T. Hamilton, Procurator Fiscal, Dunfermline,

gegen

Joseph Stanley Wilson Whitelock

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung bestimmter Vorschriften von Gemeinschaftsverordnungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs

erläßt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten Y. Galmot, der Richter U. Everling und J. C. Moitinho de Almeida,

Generalanwalt: J. Mischo
Kanzler: B. Pastor, Verwaltungsrätin

Beteiligte, die Erklärungen abgegeben haben:

— das Vereinigte Königreich durch A. Hamilton, QC, und S. J. Hay,

— die Kommission der Europäischen Gemeinschaften durch ihren Juristischen Hauptberater G. Close,

aufgrund des Sitzungsberichts und auf die mündliche Verhandlung vom 22. Januar 1987,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 10. März 1987,

* Verfahrenssprache: Englisch.

folgendes

Urteil

1 Der High Court of Justiciary, Edinburg, hat mit Entscheidung vom 5. März 1986, beim Gerichtshof eingegangen am 14. März 1986, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag eine Frage nach der Auslegung bestimmter Vorschriften von Gemeinschaftsordnungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Die Frage stellt sich in einem Strafverfahren, in dem dem Angeklagten unter anderem zur Last gelegt wird, einen zur Verwendung als Pannenhilfsfahrzeug ausgerüsteten Lastkraftwagen benutzt zu haben, der nicht mit dem nach Section 97 (1) (a) des Transport Act (Kraftverkehrsgesetz) 1968 mit späteren Änderungen vorgeschriebenen Kontrollgerät ausgestattet war. Nach der genannten Vorschrift ist die Benutzung eines Fahrzeugs, das nicht den Anforderungen der Gemeinschaftsverordnungen über Kontrollgeräte (Fahrtenschreiber) genügt, strafbar.

3 Der High Court of Justiciary, Edinburg, gelangte zu der Auffassung, daß zum Erlaß seines Urteils eine Auslegung der betreffenden Gemeinschaftsverordnungen erforderlich sei. Er hat daher um Vorabentscheidung über folgende Frage ersucht:

„Ist ein Lastkraftwagen, der dadurch zur Verwendung als Pannenhilfsfahrzeug ausgerüstet ist, daß er mit einer elektrisch betriebenen Winde, einem zwischen zwei Rampen an der Vorderseite angebrachten demontierbaren Kran und einem Flaschenzug über dem vorderen Teil der Karosserie versehen ist, (als besonderes Pannenhilfsfahrzeug im Sinne von Artikel 4 Nr. 9 der Verordnung Nr. 543/69 des Rates) von den Anforderungen des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1463/70 des Rates befreit, während er im Rahmen des Kfz-Reparatur-Gewerbes seines Eigentümers dazu verwendet wird, von dem Eigentümer gekaufte nicht fahrtüchtige Fahrzeuge vom Ort des Kaufs zum Zweck der Reparatur und des Verkaufs an den Ort der Gewerbeausübung des Eigentümers zu befördern?"

4 Wegen der Einzelheiten des Ausgangsverfahrens, der fraglichen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts und der vom Vereinigten Königreich und der Kommission abgegebenen Erklärungen wird auf den Sitzungsbericht verwiesen. Der Aktenin-

halt ist im folgenden nur insoweit wiedergegeben, als die Begründung des Urteils dies erfordert.

5 Zunächst ist zu beachten, daß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. L 164, S. 1) in der durch die Verordnung Nr. 2828/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 5) geänderten Fassung folgendes bestimmt: „Das Kontrollgerät muß in Fahrzeugen eingebaut und benutzt werden, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen ...; ausgenommen sind die in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 genannten Fahrzeuge ...". In Artikel 4 der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49) in der durch die Verordnung Nr. 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 1) geänderten Fassung sind unter anderem „besondere Pannenhilfsfahrzeuge" aufgeführt (Nr. 9).

6 Es ergibt sich schon aus dem Wortlaut der angeführten Bestimmungen, daß die fragliche Ausnahme ausschließlich von der Eigenschaft des Fahrzeugs als „besonderes Pannenhilfsfahrzeug" abhängt und daß es nicht auf die Art der durchgeführten Beförderung ankommt.

7 Für diese Auslegung spricht auch ein Vergleich zwischen dem Wortlaut von Artikel 4 Nr. 9 der Verordnung Nr. 543/69 und den übrigen Ausnahmevorschriften dieses Artikels. In einigen dieser Vorschriften ist nämlich, worauf die Kommission zu Recht hingewiesen hat, ausdrücklich angegeben, zu welchem Zweck die betreffende Art von Fahrzeugen verwendet werden muß oder bestimmt sein muß, um unter den Ausnahmetatbestand zu fallen. Aus dem Umstand, daß für „besondere Pannenhilfsfahrzeuge" keine derartigen Anforderungen an die Verwendung gestellt werden, ist zu schließen, daß die Anwendung des für sie geltenden Ausnahmetatbestands nicht davon abhängt, wozu sie tatsächlich verwendet werden.

8 Es ist somit zu klären, welche Bedeutung dem Begriff „besonderes Pannenhilfsfahrzeug" in Artikel 4 Nr. 9 der Verordnung Nr. 543/69 zukommt.

9 Insoweit ist zu beachten, daß der Gerichtshof in seinem Urteil vom 11. Juli 1984 in der Rechtssache 133/83 (Regina/Scott, Slg. 1984, 2863) für Recht erkannt hat, daß der Ausdruck „Spezialfahrzeug" für bestimmte Beförderungsvorgänge nur

Fahrzeuge erfaßt, deren Bauweise, Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften gewährleisten, daß sie hauptsächlich für solche Vorgänge verwendet werden.

10 Im Lichte dieser Entscheidung sowie unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Bedeutung des Worts „Pannenhilfe" sind unter „besonderen Pannenhilfsfahrzeugen" Fahrzeuge zu verstehen, die durch ihre Bauart, ihre Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften dazu bestimmt sind, hauptsächlich zum Abtransport von Fahrzeugen verwendet zu werden, bei denen kurze Zeit zuvor durch einen Unfall oder auf sonstige Weise eine Betriebsstörung aufgetreten ist. Die Größe dieser Art von Fahrzeugen sollte ihre Unterscheidung von Fahrzeugen ermöglichen, die vorwiegend nicht für die Pannenhilfe, sondern für den bloßen Transport anderer Fahrzeuge eingesetzt werden.

11 Im Rahmen der durch Artikel 177 EWG-Vertrag vorgesehenen Zusammenarbeit zwischen dem nationalen Gericht und dem Gerichtshof ist es Sache des ersteren, die Tatsachenfeststellungen zu treffen, deren es zur Klärung der Frage bedarf, ob ein Lastkraftwagen, der so, wie in der Vorlageentscheidung beschrieben, ausgerüstet ist, diese Kriterien erfüllt.

12 Aus diesen Gründen ist auf die vorgelegte Frage zu antworten, daß besondere Pannenhilfsfahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Nr. 9 der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 Fahrzeuge sind, die durch ihre Bauart, ihre Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften dazu bestimmt sind, hauptsächlich zum Abtransport von Fahrzeugen verwendet zu werden, bei denen kurze Zeit zuvor durch einen Unfall oder auf sonstige Weise eine Betriebsstörung aufgetreten ist, und daß solche Fahrzeuge unabhängig davon, wozu sie von ihrem Eigentümer tatsächlich verwendet werden, von den Anforderungen des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 befreit sind.

Kosten

13 Die Auslagen des Vereinigten Königreichs und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem nationalen Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

auf die ihm vom High Court of Justiciary, Edinburg, mit Entscheidung vom 5. März 1986 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Besondere Pannenhilfsfahrzeuge im Sinne von Artikel 4 Nr. 9 der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 sind Fahrzeuge, die durch ihre Bauart, ihre Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften dazu bestimmt sind, hauptsächlich zum Abtransport von Fahrzeugen verwendet zu werden, bei denen kurze Zeit zuvor durch einen Unfall oder auf sonstige Weise eine Betriebsstörung aufgetreten ist. Solche Fahrzeuge sind unabhängig davon, wozu sie von ihrem Eigentümer tatsächlich verwendet werden, von den Anforderungen des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 befreit.

Galmot Everling Moitinho de Almeida

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 21. Mai 1987.

Der Kanzler

P. Heim

Der Präsident der Dritten Kammer

Y. Galmot