SITZUNGSBERICHT
in der Rechtssache 79/86 *

I — Sachverhalt und schriftliches Verfahren

1. Die Verordnung Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. L 164, S. 1) sieht die Einführung eines Kontrollgeräts (Fahrtenschreibers) in Fahrzeugen vor, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen. Sie legt insbesondere fest, welche technischen Merkmale die Fahrtenschreiber aufweisen und in welche Fahrzeuge sie eingebaut werden müssen. Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung in der durch die Verordnung Nr. 2828/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 5) geänderten Fassung bestimmt insoweit:

„Das Kontrollgerät muß in Fahrzeugen eingebaut und benutzt werden, die der Personen- und Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind; ausgenommen sind die in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 genannten Fahrzeuge sowie Fahrzeuge für die Personenbeförderung im Linienverkehr, wenn die Entfernung zwischen den Endhaltestellen mehr als 50 km beträgt."

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).

2. Am 5. Juli 1983 fuhr der Angeklagte des Ausgangsverfahrens (im folgenden: Angeklagter), der damals das Kfz-Reparatur-Gewerbe ausübte, mit einem im Vereinigten Königreich zugelassenen Lastkraftwagen der Marke Bedford im Distrikt Dunfermline auf der in südlicher Richtung führenden Fahrbahn der Perth mit Edinburg verbindenden Autobahn. Der Lastkraftwagen, der nicht mit einem Kontrollgerät im Sinne der genannten Vorschriften des Gemeinschaftsrechts ausgestattet war, war zur Benutzung als Pannenhilfsfahrzeug umgebaut worden. Er war mit einer elektrisch betriebenen Winde, einem zwischen zwei Rampen an seiner Vorderseite angebrachten demontierbaren Kran und einem Flaschenzug über dem vorderen Teil der Karosserie versehen. An ihn war ein Anhänger angehängt, der ebenfalls mit einer Winde ausgestattet war.

Wie sich aus den Akten ergibt, hielt sich der Angeklagte im Rahmen der Ausübung des Kfz-Reparatur-Gewerbes Tag und Nacht bereit, auf Abruf durch die Polizei beim Abschleppen von in Straßenverkehrsunfälle verwickelten Fahrzeugen zu helfen. Am fraglichen Tag beförderte er nicht fahrtüchtige gebrauchte Autos, die er selbst auf einem Gebrauchtwagenmarkt gekauft hatte, zu seiner Reparaturwerkstätte, um sie wieder fahrtüchtig und für den Verkauf an Privatpersonen geeignet zu machen. Zwei dieser Autos waren mittels der Winde auf dem Lastkraftwagen auf diesen, ein drittes mittels der Anhängerwinde auf den Anhänger geladen worden.

Aufgrund dieses Sachverhalts wurde der Angeklagte einer Reihe von Straftaten beschuldigt; insbesondere wurde ihm zur Last

* Verfahrenssprache: Englisch.

gelegt, den oben beschriebenen Lastwagen benutzt zu haben, ohne daß dieser mit einem Kontrollgerät ausgestattet war, wie es Section 97 (1) des Transport Act (Kraftverkehrsgesetz) 1968 in der durch Section 2 (1) (a) der Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations (Verordnung über Kontrollgeräte in Personen- und Lastfahrzeugen) 1979 geänderten Fassung vorschreibt. Nach diesen Vorschriften ist die Benutzung eines Fahrzeugs, das nicht den Anforderungen der Verordnung Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 genügt, strafbar.

In der ersten Instanz wurde der Angeklagte vom zuständigen Sheriff unter anderem mit der Begründung freigesprochen, sein Lastwagen sei als „besonderes Pannenhilfsfahrzeug" im Sinne der gemeinschaftsrechtlichen Regelung von dem Erfordernis der Ausstattung mit einem Kontrollgerät befreit. Gegen dieses Urteil legte die Staatsanwaltschaft Berufung ein.

Im Berufungsverfahren hat der High Court of Justiciary, Edinburg, das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„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?"

3. Die Vorlageentscheidung ist am 14. März 1986 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden.

Nach Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG haben das Vereinigte Königreich, vertreten durch Arthur Hamilton, QC, und S. J. Hay als Bevollmächtigte, und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch ihren Juristischen Hauptberater George Close als Bevollmächtigten, schriftliche Erklärungen eingereicht.

Mit Beschluß vom 7. Juli 1986 hat der Gerichtshof (Dritte Kammer) den Antrag des Angeklagten auf Bewilligung des Armenrechts gemäß den Artikeln 76 und 104 der Verfahrensordnung zurückgewiesen.

Mit Beschluß vom 10. November 1986 hat der Gerichtshof die Rechtssache auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts gemäß Artikel 95 der Verfahrensordnung an die Dritte Kammer verwiesen und zugleich beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen.

II — Schriftliche Erklärungen

Das Vereinigte Königreich schlägt vor, die Vorlagefrage zu verneinen, während sie nach Ansicht der Kommission zu bejahen ist.

1. Das *Vereinigte Königreich* trägt zunächst vor, der Anwendungsbereich der Verordnungen Nrn. 543/69 und 1463/70 sei anhand des Wortlauts der fraglichen Vorschriften sowie anhand des Aufbaus und der Zwecke der Verordnungen zu bestimmen. Die drei Zwecke der Verordnung Nr. 543/69 seien der soziale Schutz der Fahrer, die Erhöhung der Sicherheit des Straßenver-

kehrs und die Beseitigung von Ungleichheiten, die den Wettbewerb im Straßenverkehrssektor verfälschen könnten. Die Ausnahmetatbestände zu diesen Verordnungen seien so auszulegen, daß ihr Umfang diese Zwecke nicht beeinträchtige.

Das Vereinigte Königreich vertritt die Ansicht, die Erörterung der Vorlagefrage werfe zwei Teilfragen auf. Die erste gehe dahin, welche Bedeutung und welchen Umfang der Begriff „Pannenhilfe" habe, insbesondere ob er sich lediglich auf Rettungsaktionen und Hilfe in Notfällen beziehe oder ob er alle Fälle einschließe, in denen ein nicht fahrtüchtiges Fahrzeug von einem anderen Fahrzeug befördert werde. Die zweite Teilfrage gehe dahin, was unter dem Wort „besonderes" zu verstehen sei, insbesondere ob ein Fahrzeug, das so ausgerüstet sei, daß es für die Pannenhilfe eingesetzt werden könne, und zeitweise tatsächlich auch eingesetzt werde, das aber auch zu anderen Transportzwecken verwendet werden könne und zu anderen Zeiten auch tatsächlich verwendet werde, ein besonderes Pannenhilfsfahrzeug sei.

Zum Begriff „Pannenhilfe" trägt das Vereinigte Königreich vor, Artikel 4 der Verordnung Nr. 543/69 habe sich in seinem ursprünglichen Wortlaut in einer gemeinsamen Nummer auf „Fahrzeuge [...], die zur Beförderung von Kranken und Verletzten sowie von Rettungsmaterial eingesetzt sind, und besondere [...] Pannenhilfsfahrzeuge[...]" bezogen. Diese Fassung deute darauf hin, daß besondere Pannenhilfsfahrzeuge eine Funktion in Notfällen und bei Rettungsaktionen erfüllten. Mit der späteren Änderung des Artikels 4 durch die Verordnung Nr. 2827/77, mit der für „besondere Pannenhilfsfahrzeuge" eine besondere Nummer vorgesehen worden sei, habe die Bedeutung dieses Begriffs nicht verändert werden sollen. Das englische Wort „breakdown" bezeichne in seiner gewöhnlichen Bedeutung den Eintritt eines im Zusammenhang mit dem Fahrzeug stehenden Ereignisses, das ein Handeln erfordere, und sei im Gegensatz etwa zu dem Begriff „unroadworthy" keine bloße Beschreibung seines Zustands. Diese Auslegung stimme auch mit dem Gedanken eines unvorhergesehenen Mißgeschicks überein, der offenbar dem französischen und dem deutschen Wortlaut zugrunde liege.

Rettungsaktionen bestünden darin, daß den infolge eines technischen Defekts oder eines Unfalls liegengebliebenen Fahrzeugen an Ort und Stelle Hilfe geleistet werde und daß erforderlichenfalls eine Möglichkeit zum Abschleppen oder zum Transport des Fahrzeugs an den nähesten geeigneten Ort zum Zweck der Reparatur oder der Verschrottung bereitgestellt werde. Die Bergung von zufälligen Orten des Eintritts eines unvorhergesehenen Mißgeschicks aus stehe im Gegensatz zur im voraus geplanten Abholung von einem Ort wie einem Gebrauchtwagenmarkt. Im Falle einer Rettungsaktion werde in der Regel ein einzelnes Fahrzeug befördert oder abgeschleppt, während es in anderen Fällen wahrscheinlicher sei, daß mehrere Fahrzeuge zusammen transportiert würden. Außerdem sei es im Falle einer Rettung wahrscheinlich, daß das Rettungsfahrzeug von einem möglichst nahe gelegenen Ort herbeigerufen werde und das liegengebliebene Fahrzeug nach dem Eintreffen am Ort des Geschehens zum nähesten geeigneten Ort zur Reparatur oder zur Verschrottung bringe. Dagegen könne in den anderen Fällen die Entfernung bis zu dem Ort, von dem das Fahrzeug abgeholt werde, beträchtlich sein, und es bestehe eine höhere Wahrscheinlichkeit dafür, daß die Verkehrssicherheit und der soziale Schutz der Fahrer beeinträchtigt würden.

Demgemäß macht das Vereinigte Königreich geltend, der Begriff „Pannenhilfe" beziehe sich nur auf Fälle, in denen auf einer öffentlichen Straße ein technischer Defekt an einem Fahrzeug aufgetreten sei oder es

in einen Unfall verwickelt worden sei und das Fahrzeug sowie möglicherweise seine Insassen aus einer unmittelbar durch solche Ereignisse verursachten Notlage befreit werden müßten. Dagegen erfasse er nicht die Abholung nicht fahrtüchtiger Fahrzeuge von einem Markt für solche Fahrzeuge.

Zum Begriff des „besonderen" Fahrzeugs verweist das Vereinigte Königreich auf das Urteil vom 11. Juli 1984 in der Rechtssache 133/83 (Regina/Scott, Slg. 1984, 2863), das die Verwendung von Spezialfahrzeugen für den ambulanten Verkauf (Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69) betrifft. In diesem Urteil sei der Gerichtshof zu dem Ergebnis gekommen, daß die Bauweise, die Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften des Fahrzeugs gewährleisten müßten, daß es hauptsächlich für Beförderungsvorgänge verwendet werde, die unter die Ausnahmetatbestände der Verordnung fielen.

Bei besonderen Pannenhilfsfahrzeugen, bei denen die dauerhaften Eigenschaften möglicherweise nicht ausreichten, um zu gewährleisten, daß das Fahrzeug nicht zu anderen Zwecken, insbesondere zu allgemeinen Transporten, verwendet werde, sei es vielleicht nicht so sachdienlich, allein auf die Spezialisierung abzustellen. Daher sei die Spezialisierung im vorliegenden Fall sowohl im Hinblick auf die äußerliche Beschaffenheit als auch auf die tatsächliche Verwendung des Fahrzeugs zu beurteilen. Um unter die Ausnahme für besondere Pannenhilfsfahrzeuge zu fallen, müsse das betreffende Fahrzeug somit nicht nur speziell für Pannenhilfszwecke konstruiert oder ausgerüstet sein, sondern auch ausschließlich für solche Zwecke gehalten und benutzt werden. Diese Argumentation habe sich auch der englische High Court, Queen's Bench Division, in einem Urteil (Universal Salvage Ltd. u. a./ Boothby, [1984] RTR 289) zu eigen gemacht.

2. Die *Kommission* trägt vor, die vorgelegte Frage werfe zwei Hauptfragen auf, nämlich zu einem, ob ein Fahrzeug der fraglichen Art als besonderes Pannenhilfsfahrzeug im Sinne von Artikel 4 Nr. 9 der Verordnung Nr. 543/69 angesehen werden könne, und zum anderen, ob es sich auf die Befreiung auswirke, daß das Pannenhilfsfahrzeug statt beispielsweise im Zusammenhang mit einem kurz zuvor eingetretenen Ereignis des Straßenverkehrs zum Transport nicht fahrtüchtiger Fahrzeuge benutzt worden sei, die bei einer Versteigerung in einiger Entfernung vom Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit des Eigentümers gekauft worden seien.

Zur ersten Frage ergäben sich einige Anhaltspunkte aus dem Urteil in der Rechtssache 133/83 (Regina/Scott, a. a. O.), in der für Recht erkannt worden sei, daß der Ausdruck „Spezialfahrzeug" für bestimmte Beförderungsvorgänge nur Fahrzeuge erfasse, deren Bauweise, Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften gewährleisteten, daß sie hauptsächlich für solche Vorgänge verwendet würden. Im vorliegenden Fall könne festgestellt werden, daß das fragliche Pannenhilfsfahrzeug mit seinem Kran, seinen Rampen und seinem Flaschenzug ein solches Maß an Spezialisierung aufweise, daß gewährleistet sei, daß es hauptsächlich als Pannenhilfsfahrzeug verwendet werde. Die erste Teilfrage sei daher zu bejahen.

Im Hinblick auf die zweite Teilfrage sei zu klären, ob die Befreiung auf die Verwendung von Pannenhilfsfahrzeugen in ihrer charakteristischen Funktion des Abtransports von kurze Zeit zuvor liegengebliebenen Fahrzeugen beschränkt sein solle. Insoweit sei darauf hinzuweisen, daß die Ausnahme für besondere Pannenhilfsfahrzeuge als solche und nicht für besondere Pannenhilfsfahrzeuge, die zu einem bestimmten Zweck verwendet würden, vorgesehen sei.

In diesem Zusammenhang sei eine Gegenüberstellung des Wortlauts des Ausnahme-

tatbestands für Pannenhilfsfahrzeuge in Artikel 4 Nr. 9 und der anderen Ausnahmetatbestände dieses Artikels oder des Artikels 14a der Verordnung Nr. 543/69 aufschlußreich. Diese Ausnahmetatbestände ließen sich in drei Kategorien einteilen:

— Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauart und Ausstattung befreit seien (z. B. Artikel 4 Nrn. 6 und 9),

— Fahrzeuge, die unabhängig von ihrer Bauart und ihrer Ausstattung aufgrund ihrer Verwendung befreit seien (z. B. Artikel 4 Nrn. 3, 4, 5 und 8, Artikel 14a Absatz 2 Buchstabe c) und

— Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauart und ihrer Verwendung befreit seien (z. B. Artikel 4 Nrn. 1, 2 und 7, Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a).

Aus dem Umstand, daß für besondere Pannenhilfsfahrzeuge keine Beschränkung der Verwendung vorgesehen sei, während dies bei anderen Fahrzeugen der Fall sei, sei zu schließen, daß der Verordnungsgeber der Gemeinschaft eine solche Beschränkung für besondere Pannenhilfsfahrzeuge nicht gewollt habe. Daraus folge, daß der konkrete Gebrauch, der von dem fraglichen Fahrzeug unter den Umständen des vorliegenden Falles gemacht worden sei, der Anwendung der Ausnahmevorschrift nicht entgegenstehe.

Abschließend schlägt die Kommission vor, die vorgelegte Frage wie folgt zu beantworten:

„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, kann als besonderes Pannenhilfsfahrzeug im Sinne von Artikel 4 Nr. 9 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates angesehen werden. Der Umstand, daß er im Rahmen des Kfz-Reparatur-Gewerbes seines Eigentümers dazu verwendet worden ist, 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, wirkt sich auf die Anwendung der Ausnahmevorschrift des Artikels 4 Nr. 9 nicht aus."

U. Everling
Berichterstatter