URTEIL DES GERICHTSHOFES (Fünfte Kammer)

5. Oktober 1994 *

In der Rechtssache C-55/93

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag vom Hoge Raad der Nederlanden in dem bei diesem anhängigen Strafverfahren gegen

Johannes Gerrit Cornelis van Schaik

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Artikel 5, 30, 36, 55, 62, 85 und 86 EWG-Vertrag sowie der Richtlinie 77/143/EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. 1977, L 47, S. 47)

erläßt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J. C. Moitinho de Almeida, der Richter R. Joliet, G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse und M. Zuleeg (Berichterstatter),

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

Generalanwalt: F. G. Jacobs
Kanzler: H. A. Rühl, Hauptverwaltungsrat

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— des Johannes Gerrit Cornelis van Schaik,

— der niederländischen Regierung, vertreten durch A. Bos, Rechtsberater im Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten, als Bevollmächtigten,

— der deutschen Regierung, vertreten durch Ministerialrat Ernst Röder und Regierungsdirektor Claus-Dieter Quassowski, Bundesministerium für Wirtschaft, als Bevollmächtigte,

— der irischen Regierung, vertreten durch Chief State Solicitor Michael A. Buckley, als Bevollmächtigten,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch B. J. Drijber und P. van Nuffel, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen von Herrn van Schaik, vertreten durch Rechtsanwalt C. M. Hermand, Maastricht, der niederländischen Regierung, vertreten durch J. W. de Zwaan, beigeordneter Rechtsberater im Ministerium für

Auswärtige Angelegenheiten, als Bevollmächtigten, und der Kommission, vertreten durch P. van Nuffel als Bevollmächtigten, in der Sitzung vom 28. April 1994,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 9. Juni 1994,

folgendes

Urteil

1 Der Hoge Raad der Nederlanden hat mit Urteil vom 16. Februar 1993, beim Gerichtshof eingegangen am 1. März 1993, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag mehrere Fragen nach der Auslegung der Artikel 5, 30, 36, 55, 62, 85 und 86 EWG-Vertrag sowie der Richtlinie 77/143/EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. 1977, L 47, S. 47; im folgenden: die Richtlinie) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen stellen sich im Verfahren der Kassationsbeschwerde, die Herr van Schaik gegen seine Verurteilung wegen Führens eines Kraftfahrzeugs ohne gültigen Prüfnachweis — ein Verstoß gegen Artikel 9a Absatz 1 der Wegenverkeerswet (Straßenverkehrsgesetz; im folgenden: WVW) — einlegte.

3 Die Artikel 9a bis 9k wurden durch das Gesetz vom 26. Oktober 1978 (Stbl. 595) in die WVW eingefügt und vor den Ereignissen des Ausgangsverfahrens durch die

Gesetze vom 19. Juni 1985 (Stbl. 375) und 2. Juli 1986 (Stbl. 389) geändert. Diese Artikel und die Durchführungsverordnungen dazu werden als Regelung „Algemene periodieke keuring van motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers" (Allgemeine regelmäßige Überwachung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern; im folgenden: APK-Regelung) bezeichnet.

4 Vor dem nationalen Gericht machte Herr van Schaik die Unvereinbarkeit der APK-Regelung mit dem Gemeinschaftsrecht geltend.

5 Nach Artikel 9a Absatz 1 WVW ist es verboten

a) ein Kraftfahrzeug auf einem öffentlichen Weg stehenzulassen oder mit ihm auf einem öffentlichen Weg zu fahren oder

b) einen Kraftfahrzeuganhänger oder einen Sattelanhänger mit einem Kraftfahrzeug auf einem öffentlichen Weg fortzubewegen,

es sei denn, für dieses Kraftfahrzeug, diesen Kraftfahrzeuganhänger oder diesen Sattelanhänger wurde ein Prüfnachweis erteilt und die Geltungsdauer dieses Nachweises ist nicht abgelaufen.

6 Nach den Artikeln 9e und 9g WVW kann der Minister für Verkehr und Waterstaat natürliche oder juristische Personen ermächtigen, Prüfnachweise für in den Niederlanden zugelassene Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger und Sattelanhänger zu erteilen. Nach Artikel 16 des Besluit periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (Verordnung über die regelmäßige Überwachung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern) vom 28. April

1980 (Stbl. 217) in der Fassung der Verordnung vom 3. Dezember 1985 (Stbl. 640) kann diese Ermächtigung natürlichen oder juristischen Personen, die unabhängige Prüfstellen betreiben und keine Wartungs- oder Reparaturarbeiten durchführen, oder Werkstätten, die solche Arbeiten durchführen, erteilt werden.

7 Für den zu zahlenden Tarif macht es keinen Unterschied, ob die Untersuchung von einer unabhängigen Prüfstelle oder einer zugelassenen Werkstatt durchgeführt wird. Kein Betrag wird jedoch geschuldet, „wenn die Untersuchung im Rahmen einer Wartungsinspektion erfolgt, die bereits eine Prüfung im Hinblick auf die Untersuchungsanforderungen umfaßt" (Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung vom 9. Juli 1985 über die Tarife im Zusammenhang mit der regelmäßigen Überwachung von Fahrzeugen, Stcrt. 133, die zur Zeit der Ereignisse des Ausgangsverfahrens anwendbar war).

8 Nach den Feststellungen des Hoge Raad ist eine Anerkennung im Sinne des Artikels 9g WVW für nicht in den Niederlanden ansässige Betriebsinhaber ausgeschlossen.

9 In Nummer 6.9 seines Vorlageurteils führt das nationale Gericht insbesondere aus:

„6.9.2. Die APK-Regelung hindert denjenigen, der sein Auto in einer ausländischen Werkstatt warten lassen möchte, nicht daran, dies auch zu tun und es anschließend in den Niederlanden untersuchen zu lassen.

6.9.3. Die APK-Regelung kann bewirken, daß Autobesitzer die in mancher Hinsicht vielleicht preisgünstigeren Dienstleistungen von Werkstätten im Ausland nicht in Anspruch nehmen und keinen Gebrauch von der Möglichkeit machen werden, dort u. a. die notwendigen Ersatzteile zu kaufen, weil es praktisch ist,

Wartung und Reparatur in einer Werkstatt ausführen zu lassen, in der im Anschluß an eine Reparatur oder eine Wartungsinspektion auch die regelmäßige Kraftfahrzeuguntersuchung vorgenommen werden kann. Der innergemeinschaftliche Verkehr von Dienstleistungen und Waren kann also nachteilig beeinflußt werden, auch wenn diese Wirkung, die ausschließlich in der Nähe der Süd- oder der Ostgrenze der Niederlande auftritt, lediglich beschränkten Umfang hat.

6.9.4. Im vorliegenden Fall geht es um einen Personenwagen, der außer dem Führersitz nicht mehr als acht Sitzplätze aufweist und kein Taxi ist."

10 Der Hoge Raad hat dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1) a) Ist Artikel 30 EWG-Vertrag dahin auszulegen, daß nationale Rechtsvorschriften wie die oben beschriebene Regelung über die regelmäßige Überwachung von Kraftfahrzeugen (APK-Regelung) im Hinblick auf die oben unter Nr. 6.9 angegebenen Umstände eine Maßnahme gleicher Wirkung im Sinne dieses Artikels darstellen?

b) Oder ist Artikel 30 vielmehr dahin auszulegen, daß nationale Rechtsvorschriften wie die APK-Regelung nicht gegen diesen Artikel verstoßen, weil sie dem Schutz eines nach dem Gemeinschaftsrecht gerechtfertigten Allgemeininteresses dienen, ihrem Wesen nach nicht den Handel mit Autoteilen zum Gegenstand haben und keine weiter gehende handelsbeschränkende Wirkung haben, als erforderlich?

2) Für den Fall, daß Frage 1 a bejaht wird: Ist Artikel 36 EWG-Vertrag dahin auszulegen, daß nationale Rechtsvorschriften wie die APK-Regelung dennoch

mit Artikel 30 EWG-Vertrag vereinbar sind, da sie aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen gerechtfertigt sind?

3) a) Ist Artikel 62 EWG-Vertrag dahin auszulegen, daß nationale Rechtsvorschriften wie die APK-Regelung mit ihm unvereinbar sind, da diese dazu führen, daß aufgrund der für die Erteilung einer Genehmigung nach Artikel 9g der Wegenverkeerswet aufgestellten Voraussetzungen ausländische Werkstätten auf dem Gebiet der zu erbringenden Wartungsdienstleistungen dadurch Kunden verlieren können, daß sie für niederländische Kraftfahrzeuge keine Prüfnachweise erteilen können?

b) Oder ist Artikel 62 EWG-Vertrag im Hinblick auf Artikel 55 EWG-Vertrag vielmehr dahin auszulegen, daß nationale Rechtsvorschriften wie die APK-Regelung nicht gegen diesen Artikel verstoßen, weil die Vornahme von Untersuchungen durch die anerkannten Werkstätten für den Prüfnachweis als Tätigkeit, die in dem Staat mit der Ausübung öffentlicher Gewalt verbunden ist, angesehen werden kann?

4) a) Sind die Artikel 5, 85 und 86 EWG-Vertrag dahin auszulegen, daß sie nationalen Rechtsvorschriften wie der APK-Regelung entgegenstehen, da diese dazu führen, daß in den Niederlanden ansässige und dort anerkannte Inhaber von Werkstätten die Kunden, die bei ihnen ein Kraftfahrzeug warten lassen, von den Kosten für die Untersuchung und von der Abgabe für den Prüfnachweis freistellen, so daß dadurch Besitzern von Kraftfahrzeugen ein Anreiz geboten wird, Kunde dieser Werkstattinhaber zu werden?

b) Oder sind anerkannte Autowerkstätten gemäß Artikel 90 Absatz 2 EWG-Vertrag als Unternehmen anzusehen, die mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse betraut sind und die ihre Aufgaben nicht erfüllen könnten, wenn sie diese Kostenfreistellung nicht gewähren könnten?

5) Inwieweit kommt es für die Beantwortung der vorstehenden Fragen darauf an, ob die sich aus den nationalen Rechtsvorschriften ergebende nachteilige Beeinflussung des innergemeinschaftlichen Verkehrs von Waren und Dienstleistungen sowie des innergemeinschaftlichen Wettbewerbs nur im Grenzgebiet und nur in beschränktem Umfang auftritt?

6) Inwieweit kommt es für die Beantwortung der vorstehenden Fragen darauf an, ob sich die nationalen Rechtsvorschriften nur auf Fahrzeuge der im Anhang der Richtlinie 77/143/EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 47, S. 47) angeführten Gruppen oder aber auch auf andere Fahrzeuge wie Personenwagen (keine Taxis) und andere leichte Fahrzeuge beziehen?

11 Das vorlegende Gericht möchte im wesentlichen wissen, ob die Bestimmungen des EWG-Vertrags über den freien Warenverkehr, den freien Dienstleistungsverkehr und den Wettbewerb sowie die Richtlinie 77/143 einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegenstehen, die die Erteilung von Prüfnachweisen für in diesem Staat zugelassene Fahrzeuge durch in einem anderen Staat niedergelassene Werkstätten ausschließt.

Zum freien Warenverkehr

12 Nach Ansicht des Herrn van Schaik ist die APK-Regelung geeignet, den Handel mit Gebrauchtfahrzeugen zu beeinflussen; sie stelle daher einen Faktor dar, der dazu beitrage, daß im Rahmen der in ihr vorgesehenen Fahrzeuguntersuchung Ersatzteile fast ausschließlich auf dem Inlandsmarkt gekauft würden, da ein in einem anderen Mitgliedstaat ansässiger Werkstattinhaber nicht als Prüfer anerkannt

werden könne und der Kauf von für den Erwerb des Prüfnachweises erforderlichen Ersatzteilen im Ausland zur Anwendung eines höheren Tarifs als desjenigen führe, der in einer Prüfstelle gelte. Somit verstoße die APK-Regelung gegen Artikel 30 EWG-Vertrag.

13 Hierzu führt die Kommission zu Recht aus, daß bei der technischen Untersuchung selbst keine Ware geliefert werde.

14 Was die Tatsache angeht, daß die Wartung eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat zu einer Warenlieferung (Ersatzteile, Öl usw.) führen kann, so ist festzustellen, daß eine solche Lieferung nicht Selbstzweck ist, sondern mit der Dienstleistung verbunden ist. Sie fällt als solche daher nicht unter Artikel 30 EWG-Vertrag (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 24. März 1994 in der Rechtssache C-275/92, Schindler, Slg. 1994, I-1039).

Zum freien Dienstleistungsverkehr

15 Nach Auffassung des Herrn van Schaik ist eine Situation, in der die Erbringung von Dienstleistungen von einer Niederlassungsgenehmigung in den Niederlanden abhänge, nicht mit Artikel 59 EWG-Vertrag vereinbar. Der Verstoß gegen Artikel 59 ergebe sich daraus, daß die in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Werkstätten nicht als APK-Prüfstellen anerkannt würden.

16 Insoweit genügt die Feststellung, daß die Anerkennung von in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Werkstätten im Sinne des Artikels 9g WVW die Ausdehnung einer Befugnis der öffentlichen Gewalt über das nationale Hoheitsgebiet hin-

aus betrifft und somit nicht in den Anwendungsbereich des Artikels 59 EWG-Vertrag fällt.

17 Außerdem stellt das vorlegende Gericht die Frage nach der Vereinbarkeit der APK-Regelung mit Artikel 62 EWG-Vertrag, da diese Regelung dazu führe, daß ausländische Werkstätten auf dem Gebiet der Wartungsdienstleistungen dadurch Kunden verlieren könnten, daß sie bei der Wartung von in den Niederlanden zugelassenen Fahrzeugen keine Prüfnachweise erteilen könnten.

18 Tatsächlich kann eine Regelung wie die APK-Regelung die Fahrzeuginhaber veranlassen, auf die Dienstleistungen von im Ausland niedergelassenen Werkstätten, auch wenn sie in mancher Hinsicht preisgünstiger sind, sowie auf die Möglichkeit zu verzichten, dort u. a. notwendige Ersatzteile zu kaufen, weil es praktisch und billiger ist, Wartung und Reparatur in einer Werkstatt ausführen zu lassen, die im Rahmen einer Inspektion oder einer Reparatur auch die kostenlose regelmäßige Kraftfahrzeuguntersuchung vornehmen kann.

19 Eine solche Regelung kann jedoch durch Erfordernisse der Sicherheit des Straßenverkehrs gerechtfertigt sein, die zwingende Gründe des Allgemeininteresses im Sinne des Urteils vom 25. Juli 1991 in der Rechtssache C-288/89 (Collectieve Antennenvoorziening Gouda, Slg. 1991, I-4007, Randnrn. 13 und 14) darstellen.

20 Das Erfordernis einer regelmäßigen Überwachung der Fahrzeuge dient der Sicherheit des Straßenverkehrs. Die Wirksamkeit dieser Überwachung wird insbesondere durch eine Reihe von Erfordernissen in bezug auf die Zahlungsfähigkeit und die berufliche Kompetenz der zugelassenen Werkstätten sowie durch die Aufsicht über die durchgeführten Untersuchungen, die nur im niederländischen Hoheitsgebiet durch niederländische Behörden ausgeübt werden kann, gewährleistet.

21 Dieser Denkansatz ist auch der der Richtlinie 77/143, die auf der Annahme beruht, daß ein Mitgliedstaat nur über in seinem eigenen Hoheitsgebiet gelegene Prüfstellen eine unmittelbare Aufsicht ausüben kann. Artikel 1 der Richtlinie bestimmt: „In jedem Mitgliedstaat sind die in diesem Staat zugelassenen Kraftfahrzeuge ... einer regelmäßigen technischen Untersuchung ... zu unterziehen." Außerdem ist nach Artikel 4 der Richtlinie die technische Überwachung im Sinne der Richtlinie von staatlichen Stellen oder von Organisationen oder Einrichtungen vorzunehmen, die vom Staat dafür bestimmt und unter seiner unmittelbaren Aufsicht tätig sind. Somit legt die Richtlinie den territorial begrenzten Charakter der regelmäßigen Untersuchung fest.

22 Darüber hinaus ist festzustellen, daß im Hinblick auf den teilweisen Charakter der Harmonisierung der Untersuchungskriterien die Richtlinie zwar in Artikel 5 Absatz 3 jeden Mitgliedstaat verpflichtet, die Prüfnachweise anzuerkennen, die in anderen Mitgliedstaaten für in diesen Staaten zugelassene Fahrzeuge erteilt worden sind und mindestens den Anforderungen der Richtlinie entsprechen, daß sie aber angesichts der Vielzahl der Untersuchungsvorgänge und-verfahren nicht jeden Mitgliedstaat verpflichtet, für in seinem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge in anderen Mitgliedstaaten erteilte Prüfnachweise anzuerkennen.

23 Zwar betraf die Verpflichtung zur regelmäßigen technischen Überwachung zur Zeit der Ereignisse des Ausgangsverfahrens nur Fahrzeuge, die außer dem Führersitz mehr als acht Sitzplätze aufwiesen. Doch erlaubte es Artikel 3 der Richtlinie den Mitgliedstaaten, die Verpflichtung zur regelmäßigen technischen Überwachung auf andere Fahrzeuggruppen, einschließlich Personenkraftwagen, auszudehnen. Mit dem Erlaß der APK-Regelung hat das Königreich der Niederlande von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

24 Somit stehen die Artikel 59 und 62 einer Regelung wie der APK-Regelung nicht entgegen.

Zu den Wettbewerbsregeln

25 Soweit das vorlegende Gericht nach der Auslegung der Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft fragt, genügt die Feststellung, daß die APK-Regelung nicht bezweckt, eine bestehende Vereinbarung oder abgestimmte Verhaltensweise zu erlauben oder zu verstärken oder eine solche Vereinbarung oder Verhaltensweise vorzuschreiben oder zu erleichtern. Daß ein Mißbrauch einer beherrschenden Stellung auf dem Markt der Untersuchung von Fahrzeugen vorliege, ist nicht behauptet worden.

26 Unter diesen Umständen ist dem vorlegenden Gericht zu antworten, daß die Bestimmungen des EWG-Vertrags über den freien Warenverkehr, den freien Dienstleistungsverkehr und den Wettbewerb sowie die Richtlinie 77/143 einer Regelung eines Mitgliedstaats nicht entgegenstehen, die die Erteilung von Prüfnachweisen für in diesem Staat zugelassene Fahrzeuge durch in einem anderen Staat niedergelassene Werkstätten ausschließt.

Kosten

27 Die Auslagen der niederländischen, der deutschen und der irischen Regierung sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

auf die ihm vom Hoge Raad der Nederlanden mit Urteil vom 16. Februar 1993 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

Die Bestimmungen des EWG-Vertrags über den freien Warenverkehr, den freien Dienstleistungsverkehr und den Wettbewerb sowie die Richtlinie 77/143/EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger stehen einer Regelung eines Mitgliedstaats nicht entgegen, die die Erteilung von Prüfnachweisen für in diesem Staat zugelassene Fahrzeuge durch in einem anderen Staat niedergelassene Werkstätten ausschließt.

Moitinho de Almeida Joliet Rodríguez Iglesias

Grévisse Zuleeg

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 5. Oktober 1994.

Der Kanzler
R. Grass

Der Präsident der Fünften Kammer
J. C. Moitinho de Almeida