DOMSTOLENS DOM (Sjette Afdeling)

13. juli 2006 *

I sag C-83/05,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Amtsgericht Freiburg (Tyskland) ved afgørelse af 14. januar 2005, indgået til Domstolen den 18. februar 2005, i en sag anlagt af

Bernd Voigt

har

DOMSTOLEN (Sjette Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, J. Malenovský, og dommerne J.-P. Puissochet og A. Borg Barthet (refererende dommer),

generaladvokat: A. Tizzano
justitssekretær: R. Grass,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

* Processprog: tysk.

efter at der er afgivet indlæg af:

— den tyske regering ved U. Forsthoff, som befuldmægtiget

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved X Lewis og M. Heller, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT 1970 I, s. 82), som ændret ved Rådets direktiv 92/53/EØF af 18. juni 1992 (EFT L 225, s. 1, herefter »direktivet«).

2 Anmodningen er blevet indgivet under en sag anlagt af Bernd Voigt mod Regierungspräsidium Karlsruhe-Bretten (regeringspræsidiet i Karlsruhe-Bretten) vedrørende en bøde, han fik pålagt i forbindelse med en administrativ færdselsovertrædelsessag.

Retsforskrifter

Fællesskabsbestemmelser

3 De grunde, der har ført fællesskabslovgiver til at vedtage direktiv 70/156, er beskrevet således i betragtningerne til direktivet:

»I den enkelte medlemsstat skal motordrevne køretøjer til person- eller godsbefordring opfylde bestemte, obligatorisk foreskrevne tekniske krav; bestemmelserne herom er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat; derved lægges der hindringer i vejen for handelen inden for Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs område.

Virkningen af disse hindringer for oprettelsen af det fælles marked og dets rette funktion kan nedsættes eller helt fjernes, når alle medlemsstater enten ud over eller i stedet for deres nuværende lovgivning gennemfører ensartede bestemmelser.

Overholdelse af de tekniske forskrifter kontrolleres traditionelt af medlemsstaterne, før de pågældende køretøjer bringes i handelen; denne kontrol omfatter de forskellige køretøjstyper.

[...]

Kontrollen med disse forskrifter og den enkelte medlemsstats godkendelse af den kontrol, der gennemføres af andre medlemsstater, kræver, at der indføres en fælles fremgangsmåde for godkendelse af den enkelte køretøjstype.

Denne fremgangsmåde skal gøre det muligt for den enkelte medlemsstat at konstatere, om den enkelte køretøjstype har været underkastet den kontrol, der er fastsat i de særlige direktiver og angivet på standardtypegodkendelses-skemaet; dermed skal det gøres muligt for fabrikanterne at udstede en typeattest for alle køretøjer, der svarer til den godkendte type; et køretøj forsynet med denne erklæring skal i samtlige medlemsstater anses som værende i overensstemmelse med deres egen lovgivning; den enkelte medlemsstat bør underrette de øvrige medlemsstater om denne konstatering ved at tilsende dem en kopi af den udstedte standard-typegodkendelse for hver enkelt godkendt køretøjstype.

[...]«

4 Artikel 1, stk. 1, i direktiv 70/156 bestemmer:

»Dette direktiv gælder for typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, som er opbygget i en eller flere etaper, samt typegodkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er bestemt til sådanne køretøjer og påhængskøretøjer.«

5 I henhold til det nævnte direktivs artikel 2 defineres

— »typegodkendelse« som »en fremgangsmåde, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante tekniske krav enten i dette direktiv eller i et af særdirektiverne på den udtømmende liste i bilag IV og XI«

— »køretøj« som »et færdigopbygget eller delvis opbygget køretøj, som er bestemt til kørsel på vej, har mindst fire hjul og har en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h, samt påhængskøretøjer dertil, undtagen skinnekøretøjer, landbrugs- og skovbrugstraktorer og selvkørende arbejdsredskaber«, og

— »køretøjstype« som »køretøjer af en bestemt klasse, som ikke udviser forskelle på de i bilag II, del B, anførte væsentlige punkter; en køretøjstype kan omfatte flere varianter og versioner (jf. bilag II, del B)«.

6 I henhold til bilag II til direktiv 70/156 omfatter klasse »M1« køretøjer til personbefordring med højst otte siddepladser foruden førerens plads.

De nationale bestemmelser

7 De tyske færdselsretlige bestemmelser findes i forskellige lovtekster og administrative bestemmelser. De for hovedsagen relevante bestemmelser findes i den tyske

færdselslov (Strassenverkehrsgesetz, herefter »StVG«), det tyske færdselsregulativ (Strassenverkehrsordnung, herefter »StVO«) og i den tyske lov om personbefordring (Personenbeförderungsgesetz, herefter »PBefG«). Direktiv 70/156 er blevet gennemført i den tyske retsorden ved bekendtgørelse om EF-typegodkendelse af køretøjer og køretøjsdele (Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile af 9.12.1994, som senest ændret den 7.2.2004). Regulativet om indregistrering med henblik på færdsel, (Strassenverkehrszulassungsordnung, herefter »StVZO«) regulerer nu kun indregistreringsproceduren samt den obligatoriske forsikring, og indeholder bestemmelser, der finder anvendelse på fremstilling og anvendelse af køretøjer.

8 StVO opstiller de krav, der skal overholdes under kørsel med motorkøretøjer. Vedrørende hastighed fastsætter loven for personkøretøjer bestemmelser, der adskiller sig fra dem, som gælder for andre motorkøretøjer. Denne forskel fremgår af § 18, stk. 5, andet punktum, i StVO, som er relevant i forhold til hovedsagen, og som fastsætter den maksimalt tilladte hastighed på motorvej til 80 km/t for andre køretøjer end personkøretøjer. For sidstnævnte gælder der ingen generel hastighedsgrænse.

9 StVO indeholder ikke nogen definition af begrebet »personkøretøj«. § 4, stk. 4, nr. 1, i PBefG definerer personkøretøjer som motorkøretøjer, som »efter deres konstruktion og udstyr er egnede og bestemte til befordring af højst ni personer (inklusive føreren)«.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

10 Den 18. november 2003 blev Bernd Voigt standset med henblik på kontrol under kørsel på en forbundsmotorvej uden for bymæssig bebyggelse i et motorkøretøj af

typen Sprinter fra firmaet DaimlerChrysler AG, med en tilladt totalvægt på 4,6 ton. Da køretøjets hastighed, med fradrag af den krævede tolerance, var på 134 km/t, udstedte Regierungspräsidium Karlsruhe-Bretten ved afgørelse af 18. november 2003 et bødeforlæg til Bernd Voigt på 275 EUR på grundlag af en overskridelse af den højst tilladte hastighed på 80 km/t gældende for bl.a. lastvogne med 54 km/t. Han fik desuden inddraget kørekortet i to måneder og fik fire strafpoint i Det Centrale Færdselsregister. Der foreligger en EF-typegodkendelse i klassen »M 1« for det køretøj, som Bernd Voigt førte, og det er — i overensstemmelse med indregistreringspapirerne — indregistreret som personkøretøj.

11 Bernd Voigt klagede over disse foranstaltninger den 27. november 2003. Med henvisning til indregistreringsattesten for det omhandlede motorkøretøj, ifølge hvilken dette er klassificeret som personkøretøj, var han af den opfattelse, at hastighedsbegrænsningen på 80 km/t på motorvej uden for bymæssig bebyggelse ikke vedrørte det nævnte køretøj, som derimod er omfattet af de begrænsninger, der gælder for personkøretøjer.

12 Ved beslutning af 10. marts 2004 indbragte Staatsanwaltschaft Freiburg sagen for Amtsgericht Freiburg med henblik på dennes afgørelse vedrørende den krævede bøde. Den 29. april 2004 frifandt denne ret Bernd Voigt. Staatsanwaltschaft Freiburg indankede afgørelsen for Oberlandesgericht Karlsruhe. Den 26. august 2004 ophævede Oberlandesgericht Karlsruhe Amtsgericht Freiburgs frifindelse. Den lagde nemlig til grund, at det — under hensyn til forskellen mellem de eksisterende versioner af dette køretøj, som fastslået i en afgørelse truffet dagen før, der vedrørte en lignende sag, og hvor det blev fastslået, at angivelsen »personkøretøj« i registreringspapirerne ikke var relevant — var nødvendigt at klarlægge yderligere faktiske omstændigheder vedrørende den nærmere bestemte version af køretøjet af typen »Sprinter«, som Bernd Voigt førte.

13 Det er under disse omstændigheder, at Amtsgericht Freiburg har besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal direktiv 70/156[...], gennemført i tysk ret ved EG-TypV (Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile af 9.12.1994, som senest ændret den 7.2.2004), fortolkes således, at føreren af et motorkøretøj, der er indregistreret som personkøretøj i henhold til godkendelse udstedt på grundlag af en EF-typegodkendelse, også er berettiget til at tage køretøjet i brug i trafikken som en godkendt køretøjstype, og er føreren af dette motorkøretøj navnlig også kun underlagt de hastighedsbegrænsninger, der gælder for personkøretøjer?

2) Kan de myndigheder, der har kompetence til at forfølge færdselsovertrædelser, erklære, at de godkendelser, som er udstedt af Kraftfahrt-Bundesamt i henhold til EF-typegodkendelse, og de tilladelser, der er udstedt af de tyske motorkontorer på grundlag af disse EF-typegodkendelser, ikke er afgørende for klassificeringen af køretøjstypen, når det drejer sig om at fastslå, hvilke hastighedsbegrænsninger føreren af et sådant køretøj skal overholde?«

Om de præjudicielle spørgsmål

14 Med de to spørgsmål, som gennemgås samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, hvorvidt direktiv 70/156 skal fortolkes således, at det er til hinder for

nationale bestemmelser, hvorefter et køretøj som det i hovedsagen omhandlede ikke er omfattet af nationale hastighedsforskrifter gældende for personkøretøjer, men derimod af de forskrifter, som gælder for lastvogne, selv om dette køretøj er blevet indregistreret som personkøretøj på grundlag af en fællesskabstypegodkendelse udstedt med hjemmel i direktivet.

15 Indledningsvis bemærkes dels, at direktiv 70/156, som udtrykkeligt kun har til formål at fastsætte en international klassifikation af motorkøretøjer i klasserne M, N og O, jf. direktivets bilag II, ikke indeholder nogen bestemmelse, der omfatter klassifikation af motorkøretøjer i klassen »personkøretøjer«. Dels er det ifølge de omstændigheder, som den forelæggende ret har lagt til grund — selv om fabrikanten af det køretøj, som hovedsagen drejer sig om, råder over en fællesskabstypegodkendelse i klasse »M 1« — først på tidspunktet for de tyske myndigheders indregistrering af køretøjet, at det er blevet kvalificeret som personkøretøj.

16 Direktiv 70/156 indeholder bestemmelser, som ifølge betragtningerne til direktivet har til formål at fastsætte og iværksætte en fælles fremgangsmåde for godkendelse af den enkelte køretøjstype, der erstatter de fremgangsmåder for godkendelse, der tidligere var gældende i medlemsstaterne. Rækkevidden af en sådan fællesskabsgodkendelse kan kun fastslås under hensyn til det præcise anvendelsesområde for direktiv 70/156.

17 Dette direktiv fastsætter således i kronologisk rækkefølge fremgangsmåden for typegodkendelse, den efterfølgende fremgangsmåde vedrørende udstedelse af et standardtypegodkendelsesskema, fabrikantens udstedelse af en typeattest samt medlemsstaternes forpligtelse til med henblik på indregistreringen at kontrollere, at

produktionen er i overensstemmelse med den godkendte type. Bestemmelserne i direktivet har til formål at fjerne hindringerne for varernes frie bevægelighed. Harmonisering af forskrifter og tekniske krav udgør midlet til at opnå dette mål. Derimod indeholder direktiv 70/156 ikke nogen angivelse, der går ud over denne harmonisering. Særligt indeholder det ingen forskrift rettet til medlemsstaterne angående de bestemmelser om hastighed, der finder anvendelse på forskellige typer motorkøretøjer, som har fået en fællesskabstypegodkendelse.

18 Det skal derfor bemærkes, at direktiv 70/156 således vedrører tekniske krav til den enkelte type køretøj og ikke indeholder nogen tilkendegivelse om de færdselsregler, som førerne af motorkøretøjer skal overholde.

19 Det bemærkes ligeledes, at direktiv 70/156 er støttet på EØF-traktatens artikel 100 (senere EF-traktatens artikel 100, nu artikel 94 EF) eller på EØF-traktatens artikel 100 A (senere EF-traktatens artikel 100 A, efter ændring nu artikel 95 EF) vedrørende beføjelser til harmonisering med henblik på virkeliggørelsen af det fælles marked eller det indre marked.

20 Under disse omstændigheder fremgår det hverken af ordlyden af direktiv 70/156 eller dets indhold eller formål, at fællesskabslovgiver skulle have haft til hensigt at knytte konsekvenser vedrørende anvendelse af nationale færdselsbestemmelser, der regulerer den tilladte hastighed for forskellige typer af motorkøretøjer, til fællesskabstypegodkendelsen, som er indført ved direktivet med henblik på at fjerne hindringer for virkeliggørelsen af det indre marked.

21 Herefter skal de af Amtsgericht Freiburg forelagte spørgsmål besvares med, at direktiv 70/156 skal fortolkes således, at det ikke er til hinder for nationale

bestemmelser, hvorefter et køretøj som det i hovedsagen omhandlede ikke er omfattet af nationale hastighedsforskrifter gældende for personkøretøjer, men derimod af de forskrifter, som gælder for lastvogne, selv om dette køretøj er blevet indregistreret som personkøretøj på grundlag af en fællesskabstypegodkendelse udstedt med hjemmel i direktivet.

Sagens omkostninger

22 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Sjette Afdeling) for ret:

Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, som ændret ved Rådets direktiv 92/53/EØF af 18. juni 1992, skal fortolkes således, at det ikke er til hinder for nationale bestemmelser, hvorefter et køretøj som det i hovedsagen omhandlede ikke er omfattet af nationale hastighedsforskrifter gældende for personkøretøjer, men derimod af de forskrifter, som gælder for lastvogne, selv om dette køretøj er blevet indregistreret som personkøretøj på grundlag af en fællesskabstypegodkendelse udstedt med hjemmel i direktivet.

Underskrifter