URTEIL DES GERICHTSHOFES (Sechste Kammer)
11. Juni 1987 *

In der Rechtssache 241/86

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag von der Politierechtbank Harelbeke in dem bei diesem Gericht anhängigen Strafverfahren

Openbaar Ministerie

gegen

Jacques Bodin, wohnhaft in Montdidier (Somme, Frankreich)

und

Éts Minguet & Thomas, Montdidier,

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Vertragsbestimmungen über den freien Warenverkehr, den freien Dienstleistungsverkehr und die gemeinsame Verkehrspolitik,

erläßt

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten C. Kakouris, der Richter T. Koopmans, O. Due, K. Bahlmann und G. C. Rodríguez Iglesias,

Generalanwalt: C. O. Lenz
Kanzler: B. Pastor, Verwaltungsrätin

Beteiligte, die Erklärungen abgegeben haben:

— J. Bodin und als zivilrechtlich haftende Partei Éts Minguet & Thomas, vertreten durch Rechtsanwalt L. van Dorpe, Kortrijk, und P. van Herreweghe, Amiens,

— das Königreich Belgien, vertreten durch den Direktor für Europäische Angelegenheiten im Außenministerium H. de Belder als Bevollmächtigten,

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

— die Italienische Republik, vertreten durch den Leiter des Servizio del contenzioso diplomatico L. Ferrari Bravo als Bevollmächtigten, Beistand: Avvocato dello Stato I. M. Braguglia,

— die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch T. van Rijn von ihrem Juristischen Dienst als Bevollmächtigten,

aufgrund des Sitzungsberichts und auf die mündliche Verhandlung vom 17. März 1987,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom selben Tag,

folgendes

Urteil

1 Die Politierechtbank Harelbeke hat mit Urteil vom 4. Juni 1986, beim Gerichtshof eingegangen am 11. September 1986, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag eine Frage nach der Auslegung der Vertragsbestimmungen über den freien Warenverkehr, den freien Dienstleistungsverkehr und die gemeinsame Verkehrspolitik zur Vorabentscheidung vorgelegt, um die Vereinbarkeit der Anwendung nationaler Vorschriften über die maximal zulässige Höhe von Fahrzeugen oder Anhängern mit diesen Bestimmungen beurteilen zu können.

2 Diese Frage stellt sich in einem Strafverfahren gegen Herrn Jacques Bodin, der angeklagt ist, auf einer öffentlichen Straße ein Fahrzeug geführt zu haben, dessen Höhe das maximal zulässige Maß überschritt, und gegen das Unternehmen Établissements Minguet & Thomas mit Sitz in Montdidier, Frankreich, als zivilrechtlich haftende Partei.

3 Wie sich aus den Akten ergibt, darf in Belgien nach den dort geltenden Straßenverkehrsvorschriften kein Fahrzeug auf den Straßen verkehren, dessen Höhe im beladenen Zustand 4 m übersteigt. Herr Bodin fuhr mit einem in Frankreich zugelassenen Sattelschlepper (Zugmaschine und Sattelanhänger), dessen Höhe nach polizeilichen Feststellungen 4 m überschritt, auf belgischen Straßen. In der Verhand-

lung vor der Politierechtbank haben die Angeklagten geltend gemacht, der streitige Sattelschlepper dürfe in Frankreich aufgrund der dort geltenden Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen verkehren, obwohl seine Höhe 4 m überschreite; daher stehe das Gemeinschaftsrecht der Anwendung der belgischen Vorschriften über die maximale Höhe von Fahrzeugen auf sie entgegen.

4 Die Politierechtbank hat das Verfahren ausgesetzt, um den Gerichtshof um Vorabentscheidung über die Frage zu ersuchen, ob eine Vorschrift einer Regelung eines Mitgliedstaats, die für alle in seinem Hoheitsgebiet verkehrenden Fahrzeuge oder Anhänger eine maximale Höhe von 4 m festlegt, mit den Vertragsbestimmungen über den freien Warenverkehr, den freien Dienstleistungsverkehr und die gemeinsame Verkehrspolitik vereinbar ist, obwohl diese Höhenbegrenzung in anderen Mitgliedstaaten nicht besteht.

5 Wegen der einschlägigen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts und des nationalen Rechts sowie wegen der beim Gerichtshof eingereichten Erklärungen wird auf den Sitzungsbericht verwiesen.

6 Der freie Warentransport im Straßenverkehr, um den es im Ausgangsverfahren geht, fällt im Rahmen der allgemeinen Systematik des Vertrages unter die Regelung über Dienstleistungen auf dem Gebiet des Verkehrs. Nach Artikel 61 EWG-Vertrag gelten für den freien Dienstleistungsverkehr insoweit die Vertragsbestimmungen über die gemeinsame Verkehrspolitik. Diese ist in den Artikeln 74 ff. EWG-Vertrag geregelt; insbesondere sind die verschiedenen Stufen ihrer Verwirklichung in Artikel 75 festgelegt.

7 Gestützt auf Artikel 75 hat der Rat am 19. Dezember 1984 die Richtlinie 85/3 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs (ABl. L 2, S. 14) erlassen. Nach Artikel 3 Absatz 1 dieser Richtlinie darf ein Mitgliedstaat im grenzüberschreitenden Verkehr in seinem Gebiet den Einsatz eines Fahrzeugs, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist, nicht aus Gründen, die die Abmessungen dieses Fahrzeugs betreffen, verbieten, wenn diese mit den in Anhang I der Richtlinie festgelegten Grenzwerten übereinstimmen; in diesem Anhang ist als größte zulässige Höhe für alle Fahrzeuge 4 m angegeben (Abschnitt 1.3 des Anhangs).

8 In Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie heißt es ferner, daß die in ihm enthaltenen Vorschriften auch dann gelten, wenn die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das fragliche Fahrzeug zugelassen ist, höhere Grenzwerte als die in Anhang I festgelegten zugelassen hat. Der Fall, auf den sich die Frage des vorlegenden Gerichts bezieht, ist somit in diesen Vorschriften der Richtlinie ausdrücklich vorgesehen.

9 Somit stehen diese Vorschriften dem nicht entgegen, daß eine nationale Regelung, die im Einklang mit der Richtlinie für alle zum Verkehr im Inland zugelassenen Fahrzeuge oder Anhänger eine maximale Höhe von 4 m festlegt, auf in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge angewandt wird, obwohl das Recht des Mitgliedstaats der Zulassung nicht diese maximale Höhe vorsieht.

10 Das vorlegende Gericht fragt ferner, ob eine Regelung eines Mitgliedstaats über die maximale Höhe von Fahrzeugen, wie sie im Ausgangsverfahren streitig ist, mit den Vertragsbestimmungen über den freien Warenverkehr vereinbar ist.

11 Hierzu ist zu bemerken, daß der freie Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten nicht durch die Anwendung der nationalen Vorschriften über die maximale Höhe der im Güterverkehr eingesetzten Fahrzeuge an sich, sondern durch die Ungleichheit der durch das Recht der verschiedenen Mitgliedstaaten festgesetzten Grenzen beeinträchtigt werden kann.

12 In den Begründungserwägungen der Richtlinie 85/3 wird allerdings von der Feststellung ausgegangen, die Unterschiede zwischen den in den Mitgliedstaaten für Abmessungen der Nutzkraftfahrzeuge geltenden Normen erschwerten den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten und daher seien hierfür im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik gemeinsame Normen festzulegen. Weiter heißt es in den Begründungserwägungen der Richtlinie, es erscheine zweckmäßig, den Mitgliedstaaten, in deren Gebiet größere Abmessungen als in dieser Richtlinie vorgesehen zugelassen seien, zu ermöglichen, diese nur auf die in ihrem Gebiet zugelassenen Fahrzeuge anzuwenden, wenn diese im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt würden.

13 Somit soll die Richtlinie 85/3 auf dem Gebiet des internationalen Verkehrs gerade die nationalen Regelungen einander angleichen, deren Ungleichheit den freien Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft behindern könnte. Aufgrund dessen

kann die Anwendung einer nationalen Regelung, die im Einklang mit den durch die Richtlinie der Gemeinschaft festgesetzten Grenzwerten steht, nicht als Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung im Sinne von Artikel 30 EWG-Vertrag angesehen werden.

14 Nach alledem stehen die Vertragsbestimmungen über den freien Warenverkehr, den freien Dienstleistungsverkehr und die gemeinsame Verkehrspolitik dem nicht entgegen, daß eine nationale Regelung, die im Einklang mit der Richtlinie 85/3 für alle im Inland verkehrenden Fahrzeuge oder Anhänger eine maximale Höhe von 4 m festlegt, auf in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge angewandt wird, obwohl im Mitgliedstaat der Zulassung nicht dieselbe Höhenbegrenzung besteht.

Kosten

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

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

auf die ihm von der Politierechtbank Harelbeke mit Urteil vom 4. Juni 1986 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Die Vertragsbestimmungen über den freien Warenverkehr, den freien Dienstleistungsverkehr und die gemeinsame Verkehrspolitik stehen dem nicht entgegen, daß eine nationale Regelung, die im Einklang mit der Richtlinie 85/3 für alle im Inland

verkehrenden Fahrzeuge oder Anhänger eine maximale Höhe von 4 m festlegt, auf in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge angewandt wird, obwohl im Mitgliedstaat der Zulassung nicht dieselbe Höhenbegrenzung besteht.

Kakouris Koopmans

Due Bahlmann Rodríguez Iglesias

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg vom 11. Juni 1987.

Der Kanzler

P. Heim

Der Präsident der Sechsten Kammer

C. Kakouris