SITZUNGSBERICHT
in der Rechtssache 241/86 *

I — Sachverhalt und Verfahren

1. *Rechtlicher Rahmen*

a) *Belgisches Recht*

Der belgische koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen (Königliche Verordnung zur allgemeinen Regelung der technischen Anforderungen, denen Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger genügen müssen) vom 15. März 1968 in der durch die Königliche Verordnung vom 12. Dezember 1975 (Belgisch Staatsblad 1975, S. 16518) und die königliche Verordnung vom 16. November 1984 (Belgisch Staatsblad 1985, S. 275) geänderten Fassung bestimmt in seinem Artikel 31, daß Fahrzeuge, für die der Antrag auf Zulassung vor dem 1. Januar 1986 gestellt worden ist, nicht höher als 4 m sein dürfen.

Der Anwendungsbereich der königlichen Verordnung ist in Artikel 2 § 1 wie folgt festgelegt:

„Dieser allgemeinen Regelung unterliegen Kraftfahrzeuge, für die ein belgisches amtliches Kennzeichen zugeteilt worden ist, sowie die von ihnen gezogenen belgischen Anhänger."

Im Ausland zugelassene Fahrzeuge dürfen nach Artikel 2 § 4 der Verordnung auf öffentlichen Straßen in Belgien nur dann verkehren, wenn sie, insbesondere hinsichtlich der Ladung, den technischen Anforderungen des Internationalen Straßenverkehrsabkommens von Genf vom 19. September 1949 und dessen Anhängen sowie der im Land der Zulassung geltenden Regelung entsprechen. Dies gilt auch für ausländische Anhänger, die von ihnen oder von einem in Belgien zugelassenen Kraftfahrzeug gezogen werden. Nach Artikel 23 des Internationalen Straßenverkehrsabkommens (*Pasinomie* 1954, S. 430) werden die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen, die zum Verkehr auf den Straßen eines Vertragsstaats zugelassen sind, durch nationale Rechtsvorschriften festgelegt. Nach Artikel 46 § 3 des koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (Königliche Verordnung „allgemeine Regelung für die Verkehrspolizei") vom 1. Dezember 1975 darf „die Höhe eines beladenen Fahrzeugs 4 m nicht überschreiten".

b) *Gemeinschaftsrecht*

Am 19. Dezember 1984 erließ der Rat gestützt auf die Artikel 75 und 76 EWG-Vertrag die Richtlinie 85/3 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs (ABl. 1985, L 2, S. 14). Nach Artikel 3 Absatz 1 dieser Richtlinie dürfen die Mitgliedstaaten im grenzüberschreitenden Verkehr in ihrem Gebiet den Einsatz von Fahrzeugen, die in einem der Mitgliedstaaten zugelassen oder in Betrieb genommen sind, nicht aus Gründen, die die Gewichte und Abmessungen betreffen, verweigern oder verbieten, wenn diese Fahrzeuge mit den in Anhang I festgelegten Grenzwerten übereinstimmen. Dies gilt auch dann, wenn die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Fahrzeuge zugelassen oder in Betrieb genommen sind, höhere als die in Anhang I festgelegten

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

Grenzwerte zugelassen hat. Im Abschnitt 1.3 des Anhangs I ist als größte zulässige Höhe für alle Fahrzeuge 4 m angegeben.

Schließlich bestimmt Artikel 7 der Richtlinie, daß die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um der Richtlinie hinsichtlich der Anwendung aller Bestimmungen mit Ausnahme von Artikel 4 und von Anhang II ab dem 1. Juli 1986 nachzukommen.

2. *Vorgeschichte des Ausgangsverfahrens*

Am 16. August 1985 hielt die belgische Polizei einen in Frankreich zugelassenen Sattelzug an. Das Fahrzeug wurde von Herrn Jacques Bodin gesteuert, für den die Firma Minguet & Thomas als Arbeitgeber zivilrechtlich verantwortlich war. Die Polizei stellte fest, daß das Fahrzeug die in Belgien maximal zulässige Höhe von 4 m überschritt. Aufgrund dieses Sachverhalts wurde ein Strafverfahren gegen den Fahrer und seinen Arbeitgeber eingeleitet. In der Verhandlung vor der Politierechtbank Harelbeke machten die Angeklagten geltend, nach französischem Recht betrage die größte zulässige Höhe 4,3 m. Sie beriefen sich auf das Gemeinschaftsrecht, insbesondere auf die Vorschriften über den freien Warenverkehr, und machten geltend, die Anwendung der belgischen Regelung über die größte zulässige Höhe von Fahrzeugen auf sie sei mit diesen Vorschriften unvereinbar.

3. *Vorabentscheidungsfrage*

Mit Urteil vom 4. Juni 1986 hat die Politierechtbank Harelbeke das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„Steht eine durch Königliche Verordnung, hier: durch Artikel 31 § 1 Absatz 4 der belgischen Königlichen Verordnung vom 15. März 1968, für alle Fahrzeuge und Anhänger im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats festgelegte maximale Höhe von 4 m im Widerspruch zu den Vorschriften des EWG-Vertrags über den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und zu den Vertragsbestimmungen über den Verkehr, wenn diese Höhenbegrenzung in anderen Mitgliedstaaten nicht besteht?"

4. *Verfahren*

Das Vorlageurteil ist am 11. September 1986 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden.

Nach Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG haben schriftliche Erklärungen eingereicht: Herr Jacques Bodin, der Angeklagte des Ausgangsverfahrens, und die für ihn zivilrechtlich haftende Firma Minguet & Thomas, beide vertreten durch die Rechtsanwälte Luc van Dorpe, Kortrijk, und Pierre van Herreweghe, Amiens, das Königreich Belgien, vertreten durch den Direktor für Europäische Angelegenheiten im Außenministerium de Belder als Bevollmächtigten, die Italienische Republik, vertreten durch den Leiter des Servizio del contenzioso diplomatico Luigi Ferrari Bravo als Bevollmächtigten, Beistand: Avvocato dello Stato Ivo M. Braguglia, und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Thomas van Rijn von ihrem Juristischen Dienst als Bevollmächtigten.

Mit Beschluß vom 29. Januar 1987 hat der Gerichtshof die Rechtssache gemäß Artikel 95 §§ 1 und 2 der Verfahrensordnung an die Sechste Kammer verwiesen.

Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen. Er hat die Kommission jedoch zur schriftlichen Beantwortung einer Frage aufgefordert.

II — Beim Gerichtshof eingereichte schriftliche Erklärungen

Herr Bodin und die Firma Minguet & Thomas tragen vor, eine technische Vorschrift, nach der die Höhe aller Lastkraftwagen maximal 4 m betragen dürfe, sei mangels jeder wirklichen technischen Notwendigkeit willkürlich. Die Anwendung dieser Vorschrift auf in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge diskriminiere die Unternehmen dieses Mitgliedstaats und behindere den freien Warenverkehr und den freien Wettbewerb im Gemeinsamen Markt. Die Möglichkeit, französische Lastkraftwagen an der Grenze aufzuhalten, weil sie nicht den belgischen technischen Anforderungen genügten, führe dazu, daß die französischen Transportunternehmen den größten Teil ihres Fuhrparks nicht für Beförderungen innerhalb des Gemeinsamen Marktes benutzen könnten.

Insbesondere verweisen Herr Bodin und die Firma Minguet & Thomas auf Artikel 76 EWG-Vertrag, wonach die Mitgliedstaaten die verschiedenen auf dem Gebiet des Verkehrs geltenden Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten im Vergleich zu den inländischen Verkehrsunternehmern nicht ungünstiger gestalten dürften. Da die Grenze von 4 m in anderen Mitgliedstaaten nicht bestehe, führe die streitige Vorschrift der belgischen Königlichen Verordnung zu einer Bevorzugung der inländischen Verkehrsunternehmer.

Das *Königreich Belgien* trägt lediglich vor, die belgische Regelung stehe im Einklang mit der Richtlinie 85/83 und auch in anderen Mitgliedstaaten, beispielsweise in Deutschland und in den Niederlanden, sei maximal eine Höhe von 4 m zulässig.

Die *Italienische Republik* verweist ebenfalls auf die Richtlinie 85/3. Sie trägt vor, diese Richtlinie sei am 16. August 1985, als Herr Bodin die ihm zur Last gelegte Tat begangen haben solle, bereits in Kraft gewesen. Die Übereinstimmung der belgischen Vorschrift mit der Richtlinie könne somit die Frage des vorlegenden Gerichts gegenstandslos machen.

Ferner trägt die Italienische Republik vor, es sei schwer vorstellbar, daß eine nationale Vorschrift zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung im Sinne von Artikel 30 EWG-Vertrag sein könne. Jedenfalls sei die nationale Vorschrift aus Gründen der „öffentlichen Sicherheit" oder des „Schutzes der Gesundheit und des Lebens von Menschen" im Sinne von Artikel 36 EWG-Vertrag gerechtfertigt.

Die *Kommission* vertritt erstens die Ansicht, eine Vorschrift von der Art des Artikels 31 der belgischen Königlichen Verordnung, wonach bestimmten technischen Anforderungen nicht genügende Fahrzeuge nicht in das Hoheitsgebiet des betreffenden Landes einfahren dürften, seien grundsätzlich als Maßnahme gleicher Wirkung im Sinne von Artikel 30 anzusehen. Fahrzeuge seien als Waren anzusehen, für die Artikel 30 gelte; daher sei ihr freier Verkehr in der Gemeinschaft gewährleistet. Außerdem würden Menge und Art der Waren, die mit dem Fahrzeug befördert werden könnten, durch die Vorschrift über die größte zulässige Höhe unmittelbar beeinflußt. Da eine solche Vorschrift auf inländische Fahrzeuge und auf Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten anwendbar sei, sei nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes zu prüfen, ob sie durch zwingende Erfordernisse der Wirksamkeit der Steuerüberwachung, der Lauterkeit des Handelsverkehrs und des Verbraucherschutzes gerechtfertigt sei. Wenn dies, wie hier, zu verneinen sei, sei weiter zu prüfen, ob eine maximal zulässige Höhe von 4 m für Fahrzeuge gemäß Artikel 36 EWG-Ver-

trag gerechtfertigt sei, nämlich durch Erfordernisse der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Dies könne der Fall sein, da der Höchstwert vom Zustand der Unterführungen oder Tunnels und sogar der Brücken und Straßen abhängig sein könne. Außerdem bestehe kein Grund zu der Annahme, daß das fragliche Verbot ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten sei.

Zweitens macht die Kommission geltend, die Vertragsbestimmungen über den freien Dienstleistungsverkehr seien nicht anwendbar, da für diesen nach Artikel 61 EWG-Vertrag auf dem Gebiet des Verkehrs die Bestimmungen des Titels über den Verkehr gälten. Der Titel über den Verkehr enthalte aber keine im vorliegenden Fall in Betracht kommenden Vorschriften. Jedoch enthalte die Richtlinie 85/3 eine gemeinschaftsrechtliche Vorschrift über die größte zulässige Höhe von Fahrzeugen, die der belgischen Vorschrift entspreche.

Aufgrund dieser Erwägungen schlägt die Kommission vor, auf die Vorlagefrage wie folgt zu antworten:

„Das Gemeinschaftsrecht, insbesondere die Vorschriften über den freien Warenverkehr und den freien Dienstleistungsverkehr sowie die Bestimmungen über den Verkehr, stehen der Aufrechterhaltung einer innerstaatlichen Vorschrift, die für alle Fahrzeuge und Anhänger im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats eine maximale Höhe von 4 m festgelegt, auch dann nicht entgegen, wenn diese Höhenbegrenzung in anderen Mitgliedstaaten nicht besteht."

T. Koopmans
Berichterstatter