RETSMØDERAPPORT
i sag 241/86 *

I — Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

1. *Relevante retsregler*

a) *Belgisk lovgivning*

Den belgiske kongelige anordning af 15. marts 1968, ændret ved kongelig anordning af 12. december 1975 (*Moniteur belge* 1975, s. 16518) og ved kongelig anordning af 16. november 1984 (*Moniteur belge* 1985, s. 275) — om almindelige bestemmelser vedrørende tekniske krav for motorkøretøjer og påhængsvogne — bestemmer i artikel 31, at dimensionerne for køretøjer, for hvilke der er ansøgt om godkendelse før 1. januar 1986, ikke må have en højde på over 4 meter.

Artikel 2, stk. 1, definerer den kongelige anordnings anvendelsesområde således:

»Omfattet af denne anordnings bestemmelser er motorkøretøjer, der kører med belgisk nummerplade, samt belgiske anhængere trukket af disse.«

Med hensyn til køretøjer indregistreret i udlandet bestemmer anordningens artikel 2, stk. 4, at disse køretøjer for at få adgang til at køre på offentlig vej i Belgien skal opfylde de tekniske krav i den Internationale Færdsels-konvention og dens bilag, undertegnet i Genève den 19. september 1949, samt de i den i indregistreringslandets gældende lovgivning fastsatte, navnlig med hensyn til lastning. Det samme gælder for udenlandske anhængere trukket af disse eller trukket af et motorkøretøj indregistreret i Belgien. Ifølge artikel 23 i den Internationale Færdsels-konvention (*Pasinomie* 1954, s. 430) fastsættes størstedimensioner og vægt for køretøjer, der må køre på en kontraherende stats veje, ved national lovgivning. Artikel 46, stk. 3, i kongelig anordning af 1. december 1975 om almindelige færdselsregler bestemmer: »Et køretøj må i lastet stand ikke være højere end 4 meter«.

b) *Fællesskabslovgivning*

Den 19. december 1984 udstedte Rådet i henhold til EØF-traktatens artikler 75 og 76 direktiv 85/3 om vægt, dimensioner og visse andre tekniske data for visse landevejskøretøjer (EFT 1985, L 2, s. 14). Ifølge direktivets artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke på grund af vægt og dimensioner afvise eller forbyde anvendelse i international trafik på deres område af køretøjer, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat, såfremt køretøjerne er i overensstemmelse med de i bilag I anførte grænseværdier. Denne regel finder anvendelse, også selv om myndighederne i den medlemsstat, i hvilken køretøjerne er registreret eller taget i brug, har tilladt grænseværdier, som overstiger de

* Processprog: Nederlandsk.

i bilag I fastsatte. I bilag I anføres under punkt 1.3. en største højde på 4 meter for alle køretøjer.

Endelig foreskriver direktivets artikel 7, at medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme direktivet fra den 1. juli 1986, for så vidt angår anvendelsen af alle bestemmelserne bortset fra artikel 4 og bilag II.

2. *Baggrunden for hovedsagen*

Den 16. august 1985 standsede det belgiske politi en lastvogn med sættevogn indregistreret i Frankrig. Køretøjet blev ført af Jacques Bodin, for hvem virksomheden Minguet & Thomas var civilretligt ansvarlig som arbejdsgiver. Politiet konstaterede, at køretøjet havde en højde på over 4 meter, som er den maksimalt tilladte højde i Belgien. Disse omstændigheder gav anledning til en straffesag mod Bodin og firmaet Minguet & Thomas. Under retsmødet i politiretten i Harelbeke forklarede de tiltalte, at den maksimalt tilladte højde ifølge de franske bestemmelser er 4,30 meter. Under disse omstændigheder påberåbte de sig fællesskabsretten, blandt andet reglerne om frie varebevægelser og gjorde gældende, at det var uforeneligt med disse bestemmelser at anvende den belgiske lovgivning om køretøjers maksimale højde i deres sag.

3. *Præjudicielle spørgsmål*

Ved dom af 4. juni 1986 besluttede politiretten i Harelbeke at udsætte sagen og i medfør af EØF-traktatens artikel 177 at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»er en ved kongelig anordning, in casu artikel 31, stk. 1, nr. 4, i den belgiske kongelige anordning af 15. marts 1968, fastsat maksimalhøjde på 4 meter for alle køretøjer eller påhængsvogne på en medlemsstats område, når denne maksimale højde ikke findes i andre medlemsstater, i strid med bestemmelserne om fri udveksling af varer og tjenesteydelser og bestemmelserne om transport, således som de er fastsat i EØF-traktaten?«

4. *Retsforhandlinger*

Forelæggelsesdommen er registreret på Domstolens Justitskontor den 11. september 1986.

I henhold til artikel 20 i protokollen vedrørende statutten for EØF-Domstolen er der afgivet skriftlige indlæg af tiltalte i hovedsagen Jacques Bodin og Ets. Minguet & Thomas, civilretligt ansvarlig, ved advokat Luc van Dorpe, Courtrai, og advokat Pierre van Herreweghe, Amiens, af Kongeriget Belgiens regering ved direktør for europæiske Anliggender i Udenrigsministeriet de Belder som befuldmægtiget, at Den italienske Republiks regering ved chefen for Udenrigsministeriets retsafdeling Luigi Ferrari Bravo som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato Ivo M. Braguglia, samt af Kommissionen for De europæiske Fællesskaber ved Thomas van Rijn, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtiget.

Ved kendelse af 29. januar 1987 truffet i henhold til procesreglementets artikel 95, stk. 1 og 2, har Domstolen henvist sagen til sjette afdeling.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisførelse. Den har dog opfordret Kommissionen til skriftligt at besvare et spørgsmål.

II — Sammenfatning af de for Domstolen afgivne skriftlige indlæg

Ifølge *Bodin og Éts Minguet & Thomas* er et teknisk krav om en maksimal højde på 4 meter for alle lastbiler vilkårlig, da den ikke virkelig er teknisk nødvendig. Anvendelse af kravet på køretøjer indregistreret i en anden medlemsstat er forskelsbehandling af denne medlemsstats virksomheder samt en hindring af de frie varebevægelser og den frie konkurrence i Fællesmarkedet. Muligheden for at hindre franske lastbiler i at passere grænsen med den begrundelse, at de ikke opfylder de belgiske tekniske krav, resulterer i, at de franske transportvirksomheder er afskåret fra at anvende størstedelen af deres automobilpark til transport inden for Fællesmarkedet.

Bodin og Éts Minguet & Thomas har navnlig henvist til EØF-traktatens artikel 76, hvorefter medlemsstaterne ikke kan gøre de forskellige nationale transportbestemmelser direkte eller indirekte mindre gunstige for transportvirksomheder fra andre medlemsstater end for tilsvarende indenlandske. Da maksimalhøjden på 4 meter ikke findes i andre medlemsstater, bevirker den omtvistede bestemmelse i den belgiske kongelige anordning, at indenlandske transportvirksomheder stilles gunstigere.

Den belgiske regering har begrænset sig til at bemærke, at den belgiske lovgivning er i overensstemmelse med direktiv 85/3, og at den maksimalt tilladte højde i andre medlemsstater, f. eks. i Tyskland og i Nederlandene, ligeledes er 4 meter.

Den italienske regering har ligeledes henvist til direktiv 85/3. Den har fremhævet, at dette direktiv allerede var i kraft på datoen for det forhold, som Bodin er tiltalt for, nemlig den 16. august 1985. Heraf følger, at den belgiske forskrifts overensstemmelse med direktivet kan gøre politirettens spørgsmål uden genstand.

Endvidere har den italienske regering bemærket, at man vanskeligt kan forestille sig, at en national bestemmelse til sikring af trafiksikkerheden kan udgøre en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ restriktion i den i traktatens artikel 30 forudsatte betydning. Under alle omstændigheder er den nationale forskrift ifølge den italienske regering berettiget af hensyn til den »offentlige sikkerhed« eller til »beskyttelse af menneskers liv og sundhed«, som nævnes i traktatens artikel 36.

Kommissionen er i første række af den opfattelse, at en bestemmelse som artikel 31 i den belgiske kongelige anordning, hvorefter køretøjer, der ikke opfylder bestemte tekniske krav, afvises fra det nationale område, i princippet kan anses for en foranstaltning med tilsvarende virkning i den i artikel 30 forudsatte betydning. Kommissionen har anført, at køretøjer må anses for varer, som er omfattet af traktatens artikel 30, og at deres frie bevægelser i Fællesskabet følgelig er garanteret. Desuden påvirkes mængden og arten af varer, som kan transporteres af køretøjet, direkte af reglen om den maksimale højde. Da en sådan forskrift gælder både for indenlandske køretøjer og køretøjer fra andre medlemsstater, må det i overensstemmelse med Domstolens praksis undersøges, om den er berettiget af tvingende hensyn til en effektiv skattekontrol, god handelsskik og forbrugerbeskyttelse. Hvis dette som her ikke er tilfældet, må det undersøges, om en maksimal højde på 4 meter for køretøjer er berettiget i henhold til traktatens artikel 36,

navnlig af hensyn til trafiksikkerheden og beskyttelse af den offentlige sundhed. Det kan være tilfældet, da den maksimale højde kan være afhængig af viadukters eller tunnelers, endog broers og vejes tilstand. Desuden er der ingen grund til at antage, at det pågældende forbud er et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult hindring for samhandelen mellem medlemsstaterne.

For det andet har Kommissionen gjort gældende, at traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser ikke kan finde anvendelse, da det præciseres i traktatens artikel 61, at den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet omfattes af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport. Kommissionen har i den forbindelse fastslået, at dette afsnit ikke indeholder regler, der kan anvendes her i sagen. Direktiv 85/3 indeholder dog en fællesskabsnorm om den maksimale højde for køretøjer, som er identisk med den belgiske norm.

På grundlag af disse betragtninger har Kommissionen foreslået, at det forelagte spørgsmål besvares således:

»Fællesskabsrettens bestemmelser, navnlig bestemmelserne om frie varebevægelser, fri udveksling af tjenesteydelser og transport, skal fortolkes således, at de ikke er til hinder for, at en medlemsstat opretholder en national regel om en maksimalhøjde på 4 meter for alle køretøjer og påhængsvogne på denne stats område, selv om en sådan maksimalhøjde ikke findes i andre medlemsstater.«

T. Koopmans
Refererende dommer