SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS SIR GORDON SLYNN VOM 21. FEBRUAR 1984 [1]

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

Nach Artikel 1 des italienischen Decreto ministeriale vom 10. Juli 1980 (Gazzetta Ufficiale Nr. 191 vom 14. 7. 1980) dürfen gebrauchte Autobusse ausländischer Herkunft, die nach dem 31. Juli 1980 verzollt werden, dort nicht für die Zulassung geprüft werden, wenn ihre Herstellung zum Zeitpunkt des Antrags auf diese Prüfung mehr als sieben Jahre zurückliegt.

Die Kommission gab am 13. Oktober 1982 eine mit Gründen versehene Stellungnahme gemäß Artikel 169 EWG-Vertrag ab, nach der die Italienische Republik gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 30 EWG-Vertrag verstoßen habe, da diese Vorschrift eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung darstelle. Sie forderte Italien auf, die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung dieses Vertragsverstoßes binnen einer Frist von zwei Monaten nach der Zustellung der mit Gründen versehenen Stellungnahme zu erlassen.

Wie bereits in dem Schriftwechsel, der auf die Stellungnahme der Kommission folgte, angedeutet wird, wurde am 14. Dezember 1982 ein weiteres Decreto ministeriale erlassen (Gazzetta Ufficiale Nr. 6 vom 7. 1. 1983), das das beanstandete Decreto ersetzte. In Artikel 1 des zweiten Decreto heißt es, daß Autobusse nicht zur Prüfung für ihre Erstzulassung in Italien angenommen werden, wenn ihr Herstellungsdatum im Zeitpunkt des Antrags auf diese Prüfung mehr als sieben Jahre zurückliegt. Artikel 1 dieses neuen Decreto beschränkt sich also nicht auf gebrauchte Autobusse und ist auch nicht nur auf eingeführte Autobusse anwendbar.

Dieses zweite Decreto mag zwar innerhalb der Frist von zwei Monaten erlassen worden sein, auf die sich die Stellungnahme der Kommission bezieht, es trat aber tatsächlich erst am 8. Januar 1983, d. h. nach Ablauf der Frist für die Befolgung der Stellungnahme in Kraft. Es stellt sich in jedem Fall die Frage, ob der angebliche Vertragsverstoß, wenn er bestanden hat, beseitigt wurde.

In diesem Verfahren begehrt die Kommission vom Gerichtshof die Feststellung, daß die Vorschrift in dem ersten Decreto eine gemäß Artikel 30 EWG-Vertrag verbotene Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung darstellt.

Nach dem Vorbringen der Kommission bringt die Beschränkung im ersten Decreto Beschränkungen beim Kauf von Autobussen aus andern Ländern mit sich, die beim Kauf von in Italien zugelassenen Autobussen nicht angewandt würden. Außerdem würden Einfuhren einer anderen Bedingung als einer Formalität unterworfen, die für inländische Erzeugnisse nicht vorgeschrieben sei und die für ausländische Autobusse schwieriger zu erfüllen sei; hierdurch seien die in Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 70/50/EWG vom 22. Dezember 1969 (ABl. L 13, 1970) aufgeführten Voraussetzungen erfüllt. Das neue Decreto unterscheide sich hiervon praktisch nicht. Keines der beiden Decreti sei zum Schutze des menschlichen Lebens gerechtfertigt, da dieses Ziel durch weniger einschneidende Maßnahmen als ein totales Verbot erreicht würde.

1 — Aus dem Englischen übersetzt.

Die italienische Regierung weist dieses Vorbringen zurück. Nach dem ersten Decreto habe kein absolutes Verbot bestanden; nach dem zweiten Decreto würden alle Autobusse, für die die Erstzulassung in Italien beantragt werde, wenn sie älter als sieben Jahre seien, unabhängig von ihrer Herkunft gleich behandelt. Auf alle Fälle seien diese Einschränkungen aus Gründen der öffentlichen Sicherheit notwendig und deshalb gemäß Artikel 36 EWG-Vertrag gerechtfertigt. Es könne keine Gewißheit geben, daß eingeführte Autobusse sachgemäß gewartet worden seien oder sich in sicherem Zustand befänden; die italienischen Behörden könnten größeres Vertrauen in Autobusse haben, die in Italien zugelassen seien, da diese jährlichen Untersuchungen unterzogen würden und der Bericht über diese Untersuchungen verfügbar sei. Das Klagebegehren beziehe sich auf einen Zeitraum vor dem endgültigen Inkrafttreten der Richtlinie 77/143 EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 (ABl. L 47, S. 47) am 1. Januar 1983, so daß Italien nicht verpflichtet gewesen sei, sich auf Nachweise aus anderen Mitgliedstaaten zu verlassen und man dies von ihm auch nicht habe erwarten können.

Es scheint mir, daß das erste Decreto für sich genommen ganz klar eine unter Artikel 30 fallende Einfuhrbeschränkung darstellte. Autobusse konnten zwar zur Verschrottung oder zum Ausschlachten brauchbarer Teile (anderer als derjenigen Teile, die wesentlich für die Verkehrssicherheit sind, wie das Fahrgestell und die Bremsen eines Fahrzeugs) eingeführt werden. Sie konnten auch für andere Beförderungszwecke als den eines „Busses" im Sinne der italienischen Gesetzgebung verwendet werden, so daß sie auch zur Mitnahme von weniger als neun Personen eingesetzt werden konnten. Insoweit bestand kein absolutes Verbot. Ein Fahrzeug konnte jedoch nicht als „Bus" benutzt werden, wie gut sein Zustand auch immer war und wie gut belegt seine technische Vorgeschichte. Es reicht als Antwort nicht aus zu sagen, daß eingeführte Autobusse, die zugelassen wurden, bevor sie sieben Jahre alt waren, weiterhin benutzt werden konnten, nachdem sie sieben Jahre alt waren, sofern sie den vorgeschriebenen Prüfungen in derselben Weise wie inländische Autobusse mit Erfolg unterzogen worden sind. Die Einschränkung bei den in Rede stehenden Autobussen bleibt bestehen.

Das zweite Decreto bringt, wie die italienische Regierung fairerweise einräumt, eine Änderung, die weitgehend, wenn nicht völlig, formal ist. Die Möglichkeit, daß ein Bus, der in Italien hergestellt wurde und dort verblieb, nicht zugelassen wird, bis er mehr als sieben Jahre alt ist, und dann für ihn ein Antrag auf Zulassung gestellt wird, ist bestenfalls abwegig.

Das Argument, diese Einschränkungen könnten keinen Verstoß gegen Artikel 30 darstellen, da sie gemäß Artikel 36 gerechtferigt seien, ist stärker. Eindeutig ist die Verkehrssicherheit eine Angelegenheit von aktuellem weitverbreitetem Interesse, nicht zuletzt, wenn es um Autobusse geht. Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr können eindeutig zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen im Sinne von Artikel 36 EWG-Vertrag gefordert werden und gerechtfertigt sein.

Selbst wenn man jedoch einräumt, daß eine vollständige Wiedergabe der technischen Vorgeschichte eines Fahrzeugs in einem Mitgliedstaat es diesem Mitgliedstaat möglich machen könnte, anzuerkennen, daß ein Fahrzeug verkehrssicher ist, so ergibt sich daraus doch nicht, daß ein hinreichend zuverlässiger Nachweis nicht als Ergebnis von Untersuchungen in anderen Mitgliedstaaten erbracht werden kann. Eine solche Wiedergabe scheint hier nicht verfügbar zu sein, da die vollständigen Details der Ergebnisse der Untersuchungen sich nicht bei den

Unterlagen, auf die Bezug genommen wird, befinden. Ebensowenig beweist diese Wiedergabe, daß eine hinreichend sorgfältige Prüfung eines sieben Jahre alten Fahrzeugs, die erstmals in Italien vorgenommen wird, nicht als Beweis dafür herangezogen werden kann, daß das Fahrzeug verkehrssicher ist. Das ist insbesondere deshalb so, weil anerkannt ist, a) daß solche Prüfungen für sieben Jahre alte Fahrzeuge, die zur Beförderung von neun oder weniger Personen bestimmt sind, angemessen sein können, wenn, auch bei zahlenmäßig geringerem Umfang, die Gesundheit und das Leben von Menschen geschützt werden müssen, und b) daß Fahrzeuge, die bei ihrer Einfuhr noch nicht sieben Jahre (z. B. sechs Jahre) alt waren, nachdem sie sieben Jahre alt geworden sind, hinreichend geprüft werden können, um ihre Sicherheit zu garantieren. Tatsächlich scheint es, daß die italienische Regierung 1979 für in Italien zugelassene, mehr als sieben Jahre alte Fahrzeuge Beschränkungen für die weitere Zulassung der Fahrzeuge einführte, bei denen sich nach der Untersuchung gezeigt hat, daß sie aus für die Verkehrssicherheit wesentlichen Teilen hergestellt oder wiederhergestellt waren, die Fahrzeugen entnommen worden sind, die entweder aus dem Verkehr gezogen oder ihrerseits älter als sieben Jahre waren.

Deshalb bin ich, obwohl ich natürlich voll und ganz die Notwendigkeit der angestrebten Zielsetzung akzeptiere, nicht von dem Vorbringen der italienischen Regierung (der die Beweislast obliegt, vgl. Rechtssache 251/78, *Denkavit Futtermittel/Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten,* Slg. 1979, 3369) überzeugt, daß erwiesen sei, daß dieses totale Verbot der Einfuhr von Fahrzeugen, die zugelassen und als „Autobusse" benutzt werden sollen, notwendig oder gerechtfertigt sei.

Ich habe nicht den Eindruck, daß eine der Parteien sich in diesem Verfahren auf die Bestimmungen der erwähnten Richtlinie 77/143 des Rates stützt. Es ist nicht vorgetragen worden, daß Italien im maßgeblichen Zeitpunkt gegen die Richtlinie verstoßen habe. Es kann auch nicht die Rede davon sein, daß, da in der Richtlinie kein Höchstalter der Fahrzeuge für die erstmalige Durchführung der Untersuchungen bestimmt ist, diese Untersuchungen zu jeder beliebigen Zeit gefordert werden könnten, so daß das Decreto nicht gemäß Artikel 36 gerechtfertigt sein kann. Seitdem die Richtlinie in Kraft ist, sind Untersuchungen ein Jahr nach der ersten Benutzung vorgeschrieben. Umgekehrt scheint mir nicht aus Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie hervorzugehen, daß, wenn kein Nachweis über die Verkehrssicherheit von einem anderen Mitgliedstaat erbracht wird, der Mitgliedstaat, in den die Autobusse eingeführt werden sollen, diese automatisch von den Prüfungen für die Verkehrssicherheit ausschließen kann.

Deshalb meine ich, daß die Kommission einen Anspruch auf die beantragte Feststellung hat, daß die Italienische Republik gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 30 EWG-Vertrag verstoßen hat, indem sie die Einfuhr von gebrauchten Autobussen aus einem anderen Mitgliedstaat, deren Herstellung zum Zeitpunkt des Antrags auf Untersuchung der Verkehrssicherheit mehr als sieben Jahre zurückliegt, untersagt hat und daß die Italienische Republik die Kosten der Kommission und ihre eigenen Kosten in diesem Verfahren zu tragen hat.