darstellt. Eine solche Maßnahme ist jedoch gemäß Artikel 36 EWG-Vertrag gerechtfertigt, soweit sie Fahrzeuge betrifft, die vor dieser Zulassung in Betrieb genommen worden sind, und somit zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen erforderlich ist oder soweit sie unterschiedslos für im Inland hergestellte und für eingeführte Fahrzeuge gilt.

Jedenfalls ist es nach den genannten Artikeln unzulässig, eine technische Untersuchung nur deshalb vorzuschreiben, um den Halter eines eingeführten Fahrzeugs lediglich zur Abgabe einer schriftlichen Erklärung über die Verwendung des Fahrzeugs zu veranlassen.

2. Eine Gebühr, die anläßlich einer vorgeschriebenen technischen Untersuchung, die den Artikeln 30 ff. EWG-Vertrag zuwiderläuft, erhoben wird, verstößt ebenfalls gegen den EWG-Vertrag.

3. Eine Gebühr, die anläßlich einer vor der Zulassung eines importierten Fahrzeugs durchgeführten, nach Artikel 36 EWG-Vertrag gerechtfertigten technischen Untersuchung erhoben wird, steht im Einklang mit dem EWG-Vertrag, wenn ihr Satz den Satz der Gebühr nicht übersteigt, die unter denselben Umständen für ein im Inland hergestelltes Fahrzeug zu entrichten ist.

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS G. FEDERICO MANCINI vom 7. Mai 1986 *

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

1. Im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn Bernhard Schloh (Kläger) und der SPRL Auto contrôle technique (Beklagte) ersucht Sie der Juge de paix des Dritten Gerichtsbezirks Schaerbeek (Belgien) um Auslegung der Artikel 30 und 13 EWG-Vertrag im Hinblick auf die in den belgischen Rechtsvorschriften festgelegten Voraussetzungen für die Zulassung eingeführter Fahrzeuge. Das vorlegende Gericht möchte insbesondere wissen, ob die nationalen Vorschriften mit dem EWG-Vertrag vereinbar sind, nach denen Kraftfahrzeuge, die aus einem Mitgliedstaat stammen und für die es eine Übereinstimmungsbescheinigung gibt, einer technischen Überwachung unterliegen, und ob die Erhebung von Gebühren für diese Überwachung zulässig ist.

Anfang 1979 erwarb der Kläger, der die deutsche Staatsangehörigkeit besitzt und als Beamter des Rates der Europäischen Gemeinschaften in Belgien wohnt, in der Bundesrepublik Deutschland einen Ford Granada Kombiwagen (also einen Wagen, der zur Personen- und zur Güterbeförderung benutzt werden kann), der, wie es scheint, am 19. Januar desselben Jahres erstmals in Betrieb genommen wurde. Da der Kläger beabsichtigte, das Fahrzeug in das Land seines Wohnsitzes einzuführen, ließ er sich am

* Aus dem Italienischen übersetzt.

13. Februar 1979 von der SA Ford Motor Company Antwerpen eine Bescheinigung ausstellen, in der die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit dem in Belgien zugelassenen Fahrzeugtyp bestätigt wurde. Am 20. März 1979 führte er das Fahrzeug bei der Beklagten vor, bei der es sich um die vom Verkehrsministerium anerkannte Stelle für die für die Zulassung erforderliche technische Untersuchung handelt. Die Zulassung, für die der Eigentümer des Fahrzeugs eine Gebühr von 500 BFR entrichtete, erfolgte am 22. März 1979.

Vier Tage später wurde der Kläger aufgefordert, das Fahrzeug zu einer zweiten Untersuchung vorzuführen, und darauf hingewiesen, daß er bei dieser Gelegenheit die Erklärung über die Verwendung des Fahrzeugs abgeben müsse. Mit Schreiben vom 2. April 1979 ließ er der Beklagten diese Erklärung zukommen, bemerkte jedoch, daß er die verlangte Untersuchung für mißbräuchlich halte, und bat darum, sie auf einen Zeitpunkt nach dem 23. April zu verschieben. Die Beklagte teilte ihm mit Antwortschreiben vom 30. Mai 1979 mit, nach der geltenden Regelung müsse das Fahrzeug einer technischen Untersuchung zugeführt werden, „und zwar ungeachtet der am 22. März 1979 durchgeführten Kontrolle zur Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigung". Die erneute Untersuchung fand sodann am 11. Juni statt; anschließend erhielt der Kläger gegen Zahlung von weiteren 500 BFR einen für vier Jahre gültigen Kraftfahrzeugschein.

Am selben Tag wandte er sich jedoch an das Verkehrsministerium mit der Bitte, zu prüfen, ob die doppelte technische Kontrolle eines Neuwagens wirklich im Einklang mit den belgischen Rechtsvorschriften stehe; er behalte sich jedenfalls vor, die Vereinbarkeit dieser Rechtsvorschriften mit dem Gemeinschaftsrecht im Verfahren nach Artikel 177 EWG-Vertrag feststellen zu lassen. Am 17. August 1979 antwortete ihm das Ministerium, das durchgeführte Verfahren sei ordnungsgemäß gewesen: Jeder eingeführte Gebrauchtwagen unterliege vor der Zulassung einer technischen Kontrolle, während für Kombiwagen eine zweite Kontrolle „vor jeder erneuten Inbetriebnahme durch einen neuen Halter, d. h. nach der Zulassung" vorgesehen sei. Auch das Erfordernis einer Erklärung über die Verwendung des Fahrzeugs und die Pflicht zur Zahlung einer Gebühr seien rechtmäßig.

Unter diesen Umständen beschloß der Kläger, den Rechtsweg zu beschreiten. Nachdem er sich erfolglos an den Conseil d'État und an den Juge de paix des Vierten Gerichtsbezirks Brüssel gewandt hatte (beide Klagen wurden, wenn auch aus unterschiedlichen Gründen, für unzulässig erklärt), erhob er vor dem Juge de paix des Dritten Gerichtsbezirks Schaerbeek gegen die Beklagte die unserem Verfahren zugrunde liegende Klage auf Rückzahlung der anläßlich der beiden Untersuchungen entrichteten Beträge. Da der mit der Sache befaßte Juge de paix in letzter Instanz im Sinne von Artikel 617 § 1 des Code judiciaire (Streitgegenstände mit einem Wert von unter 15 000 BFR) entscheidet, hat er das Verfahren ausgesetzt und Ihnen gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„1) Sind die Artikel 30 und/oder 13 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft so auszulegen,

— daß eine Rechtsvorschrift eines Mitgliedstaats, nach der ein in einem anderen Mitgliedstaat hergestellter und in den ersten Mitgliedstaat eingeführter Neuwagen vom Typ „Kombiwagen", der einer Kontrolle/technischen Untersuchung unterzogen worden ist, einige Tage später erneut einer Kontrolle/technischen Untersuchung zuzuführen ist, weil es sich um einen Kombiwa-

gen handelt, eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen (Artikel 30) ist,

— daß mit dieser Rechtsvorschrift eines Mitgliedstaats, nach der für die beiden Kontrollen/technischen Untersuchungen zweimal ein bestimmter Betrag zu zahlen ist, eine Abgabe zollgleicher Wirkung (Artikel 13) erhoben wird?

2) Sind die Artikel 30 und/oder 13 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft so auszulegen,

— daß eine Rechtsvorschrift eines Mitgliedstaats, nach der ein in einem anderen Mitgliedstaat hergestellter und aus diesem eingeführter und mit einer Übereinstimmungsbescheinigung in den freien Verkehr gebrachter Neuwagen (ob vom Typ ‚Kombiwagen' oder nicht) einer Kontrolle/technischen Untersuchung zu unterziehen ist, eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen (Artikel 30) ist und/oder

— daß mit dieser Rechtsvorschrift eines Mitgliedstaats, nach der für diese Kontrolle/technische Untersuchung ein bestimmter Betrag zu zahlen ist, eine Abgabe zollgleicher Wirkung (Artikel 13) erhoben wird?"

2. Es empfiehlt sich, zum besseren Verständnis der Fragen die zum Zeitpunkt der Ereignisse geltende belgische Regelung und die einschlägige gemeinschaftsrechtliche Regelung darzustellen. Die erstere besteht aus der mehrfach geänderten Königlichen Verordnung vom 31. Dezember 1953 über die Zulassung von Kraftfahrzeugen (*Moniteur belge* vom 9.1.1954) und aus der Königlichen Verordnung vom 15. März 1968 zur allgemeinen Regelung der technischen Bedingungen, denen Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger entsprechen müssen (*Moniteur belge* vom 28.3.1968).

Aus diesen Vorschriften ergibt sich, daß die Zulassung eines eingeführten Fahrzeugs in Belgien von der Vorlage verschiedener Papiere abhängt und daß je nachdem, ob es sich um einen Neu- oder Gebrauchtwagen handelt, vorher oder nachher mehrere technische Untersuchungen durchgeführt werden. Zunächst muß jedes für den Verkehr bestimmte Fahrzeug dem vom Verkehrsminister genehmigten Prototyp entsprechen. Bei eingeführten Fahrzeugen gibt es drei Möglichkeiten, wie die Übereinstimmung nachgewiesen werden kann. Bei genehmigten „Neuwagen" besteht der Nachweis in der vom Hersteller oder von seinem Bevollmächtigten ausgestellten Bescheinigung, während Neuwagen, die nicht dem Prototyp entsprechen, einer Einzeluntersuchung zu unterziehen sind. Bei „Gebrauchtwagen" muß sich der Eigentümer die Übereinstimmungsbescheinigung besorgen und das Fahrzeug der Überwachungsstelle vorführen; diese stellt ihm nach einer Untersuchung, durch die sie überprüft, ob die Verordnungsbestimmungen eingehalten sind, den Kraftfahrzeugschein aus.

Beide Verordnungen schreiben eine technische Untersuchung für folgende Kraftfahrzeuge vor: a) „Neuwagen" vor ihrer ersten Inbetriebnahme, einschließlich Kombiwagen und ausschließlich privat genutzter Fahrzeuge; b) Kraftfahrzeuge, hinsichtlich deren ein Zulassungsantrag von einem neuen Halter gestellt wird; c) eingeführte Kraftfahrzeuge (es sei darauf hingewiesen, daß am 1. April 1979, also nach der ersten Untersuchung des Fahrzeugs des Klägers, die Pflicht, derartige Fahrzeuge — vorausgesetzt, es sind „Neuwagen" — vor der Zulassung untersuchen zu lassen, aufgehoben worden ist); d) Kraftfahrzeuge, deren Ei-

gentümer gewechselt hat, einschließlich Kombiwagen und ausschließlich privat genutzter Fahrzeuge.

Kraftfahrzeuge unterliegen außerdem regelmäßigen technischen Kontrollen. Diese erfolgen jährlich; ausschließlich privat genutzte Fahrzeuge sind davon jedoch während der ersten vier Jahre ausgenommen. Dieselbe Vergünstigung kann für Kombiwagen in Anspruch genommen werden, vorausgesetzt, der Eigentümer hat bei der ersten technischen Untersuchung eine dahin gehende Erklärung abgegeben.

3. Die gemeinschaftsrechtliche Regelung besteht im wesentlichen in den Vorschriften des EWG-Vertrags über den Warenverkehr und in den Richtlinien zur Harmonisierung der nationalen Rechtsvorschriften, deren es in diesem Bereich mehr als 50 gibt. Eine dieser Richtlinien ist allgemeiner Art, die anderen beziehen sich auf die einzelnen Teile der Kraftfahrzeuge. Die Rahmenrichtlinie 70/156 vom 6. Februar 1970 (ABl. L 42, S. 1) sieht die Einführung eines Verfahrens vor, das den Herstellern ermöglicht, in jedem Mitgliedstaat eine für die gesamte Gemeinschaft gültige EWG-Betriebserlaubnis zu erlangen; Fahrzeuge, deren Übereinstimmung von ihnen bescheinigt wird, können somit in allen Mitgliedstaaten frei in den Handel gebracht werden. Dieses Verfahren wird jedoch erst dann zur Anwendung kommen, wenn alle Fahrzeugteile und -merkmale, die in dem der Rahmenrichtlinie beigefügten EWG-Betriebserlaubnisbogen aufgeführt sind, durch Einzelrichtlinien harmonisiert sein werden; daran fehlt es heute noch hinsichtlich der Reifen, der Scheiben aus Sicherheitsglas sowie der Abmessungen und Gewichte.

Im übrigen ist daran zu erinnern, daß die Rahmenrichtlinie und die Einzelrichtlinien auf eine sogenannte „fakultative" Harmonisierung ausgerichtet sind, das heißt, die Mitgliedstaaten dürfen ihre Rechtsvorschriften neben den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften beibehalten (erste und zweite Begründungserwägung der Richtlinie 70/156). Es ist deshalb möglich, daß es weiterhin Fahrzeuge desselben Typs mit unterschiedlichen Merkmalen gibt und daß der Handelsverkehr mit diesen Fahrzeugen innerhalb der Gemeinschaft auch in Zukunft auf gewisse Hindernisse stoßen wird. In Erkenntnis dessen hat die Kommission am 20. September 1984 an die Mitgliedstaaten eine Mitteilung über die Formalitäten der Zulassung von aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführten Fahrzeugen und ihre Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht gerichtet.

4. Ich habe gesagt, daß die belgische Regelung — wie im übrigen auch die Regelung in den übrigen Mitgliedstaaten — zwischen „Neuwagen" und „Gebrauchtwagen" unterscheidet. Aus der Vorlageentscheidung geht hervor, daß der Zustand des eingeführten Fahrzeugs zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens umstritten ist: Der Kläger hält es für neu, die Beklagte für gebraucht. Das vorlegende Gericht — dem nach Ihrer Rechtsprechung die Würdigung des Sachverhalts vorbehalten ist (Urteile vom 9. Juli 1969 in der Rechtssache 10/69, Portelange, Slg. 1969, 309, Randnrn. 5 bis 7 der Entscheidungsgründe, vom 23. Januar 1975 in der Rechtssache 51/74, Hulst, Slg. 1975, 79, Randnr. 12 der Entscheidungsgründe, vom 5. Oktober 1977 in der Rechtssache 5/77, Tedeschi, Slg. 1977, 1555, Randnr. 17 der Entscheidungsgründe, vom 16. März 1978 in der Rechtssache 117/77, Bestuur v/h Algemeen Ziekenfonds, Slg. 1978, 825, Randnrn. 6 und 7 der Entscheidungsgründe, vom 29. November 1978 in der Rechtssache 83/78, Pigs Marketing Board, Slg. 1978, 2347, Randnr. 25 der Entscheidungsgründe, vom 15. November 1979 in der Rechtssache 36/79, Denkavit Futtermittel GmbH, Slg. 1979, 3439, Randnr. 12 der Entscheidungsgründe, vom

14. Februar 1980 in der Rechtsache 53/79, Damiani, Slg. 1980, 273, Randnr. 5 der Entscheidungsgründe, und zuletzt vom 20. März 1986 in der Rechtssache 35/85, Tissier, Randnr. 9 der Entscheidungsgründe, Slg. 1986, 1212) — hat sich eindeutig der ersten These angeschlossen.

Hier darf allerdings kein Mißverständnis aufkommen. Die Begriffe „neu" und „gebraucht" haben nicht die in den Wörterbüchern angegebene, sondern eine weitere bzw. engere Bedeutung. Der uns vorliegende Fall gehört nämlich zur Kategorie der sogenannten „Paralleleinfuhren"; derartige Einfuhren werden von Personen getätigt, die die Fahrzeuge bei Wiederverkäufern im Herstellungsland oder in anderen Ländern beziehen, um sie in irgendeinen Mitgliedstaat zu exportieren oder zu reimportieren (ich verweise auf den Beschluß des Präsidenten vom 7. Juni 1985 in der Rechtssache 154/85 R, Kommission/Italien, Slg. 1985, 1753). In bezug auf diese Geschäfte steht aber nun fest, daß das erstmals in Betrieb genommene Fahrzeug nicht als gebraucht gilt, wenngleich einige Bürokratien (wie die italienische) es sonderbarerweise als „gebraucht mit Kilometerstand 0" bezeichnen. Darüber hinaus ist nach den Regeln und Praktiken zahlreicher Mitgliedstaaten „neu" unter dem Gesichtspunkt des Gebrauchszustands sogar ein Fahrzeug, das im Ausland vorübergehend zugelassen worden ist (z. B. zur Ausfuhr mit dem Zollkennzeichen, das die Überführung des Fahrzeugs aus dem Ausfuhrland, nicht jedoch seine Benutzung im Verkehr gestattet, oder mit dem Transitkennzeichen, das hingegen die Benutzung des Fahrzeugs im Verkehr gestattet).

Ich werde also die Fragen vom Standpunkt des vorlegenden Gerichts aus beantworten, das „neu" nicht im Sinne von „fabrikneu", sondern in der gerade dargelegten Bedeutung versteht. Auf die Probleme im Zusammenhang mit „Gebrauchtwagen" werde ich hingegen nur aus Gründen der Vollständigkeit eingehen.

5. Im vorliegenden Verfahren haben die Kommission der Europäischen Gemeinschaften und die dänische Regierung schriftliche Erklärungen abgegeben. Dagegen hat die belgische Regierung einige ihr vom Gerichtshof gestellte Fragen beantwortet.

Die Logik gebietet es, zunächst das mit der zweiten Frage aufgeworfene Problem zu prüfen, d. h. festzustellen, ob es nach dem Gemeinschaftsrecht zulässig ist, einen aus einem anderen Mitgliedstaat mit der Übereinstimmungsbescheinigung eingeführten Neuwagen vor seiner Zulassung einer technischen Untersuchung zu unterziehen. Nun, wenn eine derartige Bescheinigung im Einfuhrstaat erteilt wurde, so besteht meines Erachtens kein Zweifel daran, daß jede Kontrolle, die die Zulassung erschwert oder verteuert, eine nach Artikel 30 verbotene und nicht gemäß Artikel 36 gerechtfertigte Maßnahme darstellt. Durch die Bescheinigung wird nämlich bestätigt, daß das Fahrzeug dem Typ entspricht, für den im Gebrauchsland eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, daß es mit anderen Worten den Sicherheitsnormen gerecht wird, die für die in diesem Land zugelassenen oder zuzulassenden Fahrzeuge gelten.

Dasselbe gilt aber auch für ein Fahrzeug, dessen Übereinstimmungsbescheinigung sich auf den im Ausfuhrstaat genehmigten Typ bezieht, zumindest dann, wenn dieser Staat technische Erfordernisse vorschreibt, die mit den gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien im Einklang stehen oder den im Einfuhrstaat bestehenden Erfordernissen gleichwertig sind. Hier kommt meiner Meinung nach der Grundsatz zum Tragen, der im Urteil vom 17. Dezember 1981 in der Rechtssache 272/80 (Frans-Nederlandse Maatschappij voor Biologische Producten BV, Slg. 1981, 3277, Randnr. 14 der Entscheidungsgründe) niedergelegt ist: Die nationalen Behörden dürfen nicht ohne Not technische Untersuchungen verlangen, wenn diese bereits in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführt

worden sind und ihre Ergebnisse diesen Behörden zur Verfügung stehen oder auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden können.

6. Bei der ersten Frage geht es darum, ob eine Vorschrift mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist, nach der eingeführte Fahrzeuge, für die im Einfuhr- oder Ausfuhrland eine Übereinstimmungsbescheinigung erteilt wurde, kurz nach der ersten Untersuchung einer zweiten Untersuchung unterzogen werden müssen. Aus den soeben dargelegten Gründen stellt auch diese Untersuchung, soweit mit ihr die Übereinstimmung eines Neuwagens, selbst wenn es sich um einen Kombiwagen handelt, festgestellt werden soll, eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung dar. Die Beklagte wendet dagegen ein, diese Untersuchung komme auch dem Eigentümer zugute, weil dieser anläßlich ihrer Durchführung die Erklärung abgebe, die notwendig sei, um einen Kombiwagen einem privat genutzten Wagen gleichzustellen, und weil der Kombiwagen auf diese Weise für die ersten vier Jahre von der jährlichen Untersuchung befreit werde. Die These ist jedoch unhaltbar. Die Abgabe dieser Erklärung verlangt nämlich keine technische Untersuchung des Fahrzeugs und kann sehr wohl zusammen mit dem Antrag auf Zulassung erfolgen.

Aufgrund der Feststellung, daß die technischen Untersuchungen eingeführter Neuwagen nach Artikel 30 verboten und nicht gemäß Artikel 36 gerechtfertigt sind, sind auch die für diese Kontrollen erhobenen Gebühren als gemeinschaftsrechtswidrig anzusehen. Ich verweise insoweit auf die Urteile vom 28. März 1979 in der Rechtssache 179/78 (Rivoira, Slg. 1979, 1147, Randnr. 14 der Entscheidungsgründe) und vom 15. Dezember 1976 in der Rechtssache 35/76 (Simmenthal, Slg. 1976, 1871, Randnr. 22 der Entscheidungsgründe).

7. Der Vollständigkeit halber und angesichts der Stellungnahmen, die die dänische Regierung und in der mündlichen Verhandlung die Kommission zu diesem Gesichtspunkt abgegeben haben, mag es zweckmäßig sein, die gemeinschaftsrechtliche Zulässigkeit der beiden technischen Untersuchungen auch im Hinblick auf die Einfuhr von „Gebrauchtwagen" zu prüfen.

Beginnen wir mit der Untersuchung, die der Zulassung des Fahrzeugs vorausgeht. Für ihre Zulässigkeit sprechen nach meinem Dafürhalten zumindest zwei Gründe: a) Das Fahrzeug kann nach seiner endgültigen Zulassung verändert worden und deshalb anders beschaffen sein, als es in der Übereinstimmungsbescheinigung beschrieben ist. b) Das Fahrzeug kann sich in einem solchen Zustand befinden, daß die sicherheitstechnischen und aus Gründen des Umweltschutzes aufgestellten Voraussetzungen, denen die im Einfuhrstaat zugelassenen Fahrzeuge entsprechen müssen, nicht erfüllt sind. Selbstverständlich gelten die Grundsätze des Urteils Frans-Nederlandse Maatschappij auch für unseren Fall: Die Untersuchung darf also keine bloße Wiederholung der bereits im Ausfuhrstaat durchgeführten Untersuchungen sein, vor allem dann nicht, wenn deren Ergebnisse den Behörden des Einfuhrlandes zugänglich sind.

Dagegen steht es außer Zweifel, daß die zweite Untersuchung ein unzulässiges Einfuhrhemmnis darstellt. Auf eine Frage des Gerichtshofes hat die belgische Regierung dies verneint, ihre Argumente überzeugen mich jedoch nicht. In der Tat kann a) die Identität des Eigentümers ohne weiteres den Papieren und sogar den Zollunterlagen entnommen werden, die er für die Zulassung vorlegt, und kann b) die Erklärung über die Verwendung des Fahrzeugs als Kombiwagen sehr wohl anläßlich der ersten technischen Untersuchung abgegeben werden.

Diese Schlußfolgerungen wirken sich auf die Zulässigkeit der Gebühren aus. Die für

die erste Untersuchung erhobene Gebühr fällt in den Geltungsbereich des Artikels 95 EWG-Vertrag und kann als gerechtfertigt angesehen werden, soweit sie nicht gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verstößt. Die zweite Gebühr ist als Begleitelement einer gemeinschaftsrechtswidrigen Untersuchung eindeutig rechtswidrig.

8. Aus allen diesen Überlegungen schlage ich Ihnen vor, die Fragen, die der Juge de paix des Dritten Gerichtsbezirks Schaerbeek im Rahmen des Rechtsstreits zwischen Herrn Bernhard Schloh und der SPRL Auto contrôle technique gestellt hat, wie folgt zu beantworten:

„1) Die Regelung der Artikel 30 bis 36 EWG-Vertrag ist dahin auszulegen, daß jede nationale Vorschrift, nach der eingeführte Neuwagen, selbst wenn sie zur Personen- und Güterbeförderung bestimmt sind, vor oder kurz nach der Zulassung technischen Untersuchungen zu unterziehen sind, obwohl die Übereinstimmung dieser Wagen mit dem im Einfuhr- oder Ausfuhrland genehmigten Typ bescheinigt ist, eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung darstellt.

2) Die Beträge, die anläßlich gemeinschaftsrechtswidriger technischer Untersuchungen erhoben werden, sind Abgaben zollgleicher Wirkung, da ihre Erhebung an das Verbringen über die Grenze anknüpft."