religger der en overtrædelse af traktatens artikel 30, som forbyder foranstaltninger med tilsvarende virkning som kvantitative restriktioner. Krav af denne art, der gør indregistrering af biler vanskeligere, mere langvarig og dyrere, kan ikke begrundes i hensynet til den offentlige orden, hvorefter handel med stjålne køretøjer skal efterforskes og modarbejdes, når de ikke kan anses for nødvendige af hensyn hertil; det er tilfældet, når de oplysninger, der kræves, allerede foreligger med de oplysninger, som er givet af myndighederne i eksportmedlemsstaten, og når det tilsigtede mål vil kunne nås ved mindre indgribende foranstaltninger.

RETSMØDERAPPORT
i sag 154/85 *

I — Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

A — *Tvistens baggrund*

I Kommissionens *Tolvte Beretning om Konkurrencepolitikken* (1982, s. 178-79) hedder det, at parallelimport af biler skyldes de betydelige forskelle i priserne, ekskl. afgifter på de forskellige nationale markeder. Af Kommissionens analyse fremgår, at når henses til disse prisforskelle inden for Fællesskabet, er de interessanteste markeder, hvorfra der eksporteres, markederne i Danmark, Belgien og Luxembourg, mens det interessanteste bestemmelsesmarked først og fremmest er markedet i Italien.

Kommissionen tilstillede efter at have modtaget et stort antal klager vedrørende vanskelighederne ved indregistrering i en medlemsstat (sædvanligvis bilkøberens bopælsstat eller den stat, hvor han er erhvervsaktiv) af biler indført fra en anden medlemsstat, alle medlemsstaterne en meddelelse dateret 20. november 1984, som vedrørte reglerne for godkendelse og indregistrering af biler indført fra en anden medlemsstat, samt disse reglers forenelighed med fællesskabsretten (stævningens bilag III).

Ifølge Kommissionen er det på et marked, der som bilmarkedet domineres af nogle få virksomheder, en forudsætning for den ved traktaten tilstræbte normale konkurrence, at der forekommer parallelimport, dvs. import uden om det officielle forhandlernet, idet man herved dels kan åbne op for og integrere de nationale markeder, dels holde priserne på et rimeligt niveau.

B — *De påtalte nationale regler*

Den italienske ordning for parallelimport af biler hidrørende fra Det Europæiske Økonomiske Fællesskab findes i færdselslovens artikel 4, som suppleret ved cirkulærer udstedt af Trafikministeriet. Disse cirkulærer, der indeholder bestemmelser bl. a. om indregistrering af indførte biler, fastlægger to

* Processprog: Italiensk.

forskellige procedurer, en for nye og en for brugte biler.

Reglerne om parallelimport af biler fandtes indtil den 30. juni 1984 i cirkulære nr. 104/83 af 3. maj 1983. Herefter skulle følgende dokumenter fremlægges ved indregistrering af de omhandlede biler:

a) *For nye biler* (dvs. biler, der ikke var indregistreret i eksportlandet): *oprindelsesattest* for bilen, udstedt af producenten, og for udenlandske mærker, af en officiel forhandler i Italien.

b) *For biler, der allerede var indregistreret* i eksportlandet, *kontrolattest og indregistreringsattest* fra myndighederne i eksportmedlemsstaten.

Efter kontrol af de fremlagte dokumenter og efter kontrol ved CED (Centro di Elaborazione Dati) med, at chassiset ikke tidligere var blevet indregistreret i Italien, kunne bilen præsenteres til teknisk syn, der fandt sted senest 30 dage herefter.

Denne ordning gav ifølge Kommissionen ikke anledning til vanskeligheder, idet den hvilede på overholdelsen af et af Fællesmarkedets grundprincipper, nemlig gensidig anerkendelse af akter og attester udstedt af medlemsstaternes offentlige myndigheder i medlemsstaterne.

De cirkulærer, der senere blev vedtaget, skærpede de forskellige krav og skabte dermed ubegrundede hindringer for handelen.

1. *Cirkulærerne nr. 66/84 af 19. marts 1984 og nr. 125/84 af 11. juni 1984, der trådte i kraft den 1. juli 1984, ændrede udelukkende ordningen for biler, der allerede var indregistret* i eksportlandet, idet indregistrering i Italien herefter var betinget af fremlæggelse af:

— enten *oprindelsesattest* fra producenten, der tidligere kun blev krævet for nye biler;

— eller et *nyt dokument*, der trådte i stedet for den kontrol- og indregistreringsattest, der tidligere krævedes for allerede indregistrerede biler, og som skulle være udstedt af myndighederne i eksportmedlemsstaten og indeholde alle oplysninger om bilen.

Sidstnævnte dokument skulle endvidere være forsynet med enten en *ægthedspåtegning eller en lovlighedspåtegning*, givet af et italiensk konsulat i eksportmedlemsstaten. Undtaget fra kravet herom var ifølge en bilateral overenskomst mellem Italien og Forbundsrepublikken Tyskland attester udstedt af myndighederne i Forbundsrepublikken.

Sidstnævnte dokument skulle endelig foreligge som et *enkelt individualiseret dokument*, således at forstå, at det skulle indeholde alle den pågældende bils individuelle karakteristika.

Den tidligere *frist* for præsentation til teknisk syn på 30 dage blev ved cirkulære nr. 66/84 sat op til *60 dage*.

Denne nye indregistreringsordning gav angiveligt anledning til ubegrundede hindringer for importen af biler, og der blev indgivet et stort antal klager til Kommissionen. Ifølge Kommissionen har den situation, som blev skabt ved de omhandlede cirkulærer, givet anledning til en dybtgående ændring af de traditionelle handelsstrømme og i andet halvår af 1984 til et kraftigt fald i paral-

lelimporten, biler hidrørende fra Forbundsrepublikken Tyskland dog undtaget.

Kommissionen opfordrede ved skrivelse af 18. december 1984 (stævningens bilag IV) den italienske regering til i henhold til traktatens artikel 169, stk. 1, at fremsætte sine bemærkninger inden to måneder fra modtagelsen af skrivelsen at regne.

I skrivelsen gjorde Kommissionen gældende, at ordningen ifølge cirkulærerne nr. 104/83, 66/84 og 125/84 var i strid med traktatens artikler 30 og 36 af følgende grunde:

— ordningen anerkendte ikke ægtheden af attester udstedt af de øvrige medlemsstater, hvilket efter Kommissionens opfattelse strider mod Domstolens domme af 25. oktober 1979 (Kommissionen mod Italien, 159/78, Sml. s. 3247) og af 11. juli 1974 (Dassonville, 8/74, Sml. s. 837);

— ifølge ordningen krævedes der fremlæggelse af dokumenter, der ikke findes i nogen medlemsstat, hvilket gav anledning til, at visse forvaltningsgrene i eksportmedlemsstaterne afslog at samarbejde [Kommissionen har herved henvist til det belgiske Trafikministeriums meddelelse til publikum af 29. juni 1984 samt til de franske myndigheders (Service des Mines) afslag på at give flere oplysninger end de sædvanligt i indregistreringsattesten anførte];

— kravet om et enkelt individualiseret dokument udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ restriktion, idet det fører til afvisning af dokumenter, der er blevet forskriftsmæssigt udfærdiget i en anden medlemsstat, med den begrundelse, at den ikke følger de i importmedlemsstaten gældende formforskrifter. Noget sådant er efter Kommissionens opfattelse i strid med Domstolens praksis, jfr. herved navnlig Domstolens dom af 7. april 1981 (United Foods, 132/80, Sml. s. 995);

— teknisk undersøgelse (syn) er i strid med traktatens bestemmelser, medmindre undersøgelsen virkelig er nødvendig og ikke i forvejen er foretaget i eksportmedlemsstaten, således at importstatens myndigheder har adgang til resultaterne heraf, jfr. Domstolens dom af 17. december 1981 (Biologische Produkten BV, 272/80, Sml. s. 3277). Efter Kommissionens opfattelse kan fristen på 60 dage føre til forsinkelser ved indregistreringsproceduren, hvorfor den udgør en mod traktatens artikel 30 stridende forholdsregel. Fristen udgør desuden en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne, jfr. traktatens artikel 36, 2. pkt., i det omfang, hvori 30-dagesfristen fortsat er gældende for brugte biler købt i indlandet.

Kommissionen har erklæret, at den ikke er ubekendt med, at de omtvistede cirkulærer er blevet udstedt med det formål at forhindre indregistrering af stjålne biler. Den finder imidlertid, at kontrol med chassisnumrene er et passende og tilstrækkeligt middel til at undgå lovovertrædelser. De omtvistede foranstaltninger er derfor blevet udstedt under tilsidesættelse blandt andet af proportionalitetsprincippet og traktatens bestemmelser.

Den italienske regering anmodede i telex af 7. februar 1985 om, at fristen for at besvare

Kommissionens skrivelse blev forlænget med 30 dage, idet den italienske trafikminister om ganske kort tid vil udstede et nyt cirkulære.

De italienske myndigheder har ved skrivelse af 22. februar 1985 tilstillet Kommissionen teksten til cirkulære nr. 22/85 af 15. februar 1985.

2. *I cirkulære nr. 22/85 af 15. februar 1985, der trådte i kraft den 1. marts s.å.* bestemmes:

a) *For nye biler* fremlægges *dels oprindelsesattest,* som blev krævet ifølge de tidligere gældende regler, dels *en teknisk attest,* der angiver bilens karakteristika;

b) *for biler, der allerede er indregistreret* i eksportlandet, kræves foruden fremlæggelse af de to ovenfor nævnte attester fremlæggelse af *den indregistreringsattest,* der er udstedt af importmedlemsstatens myndigheder.

Ifølge cirkulæret, skal oprindelsesattesten og den tekniske attest for bilen *udstedes* af producenten eller for udenlandske mærker af en officiel forhandler i Italien »senest *40 hverdage* efter ansøgningens indgivelse«, dvs. ca. to måneder.

Endvidere giver cirkulæret for første gang producenterne og deres officielle forhandlere ret til at opkræve *et rimeligt gebyr* for at udstede de forskellige attester.

Ved telex af 28. februar og 5. marts 1985 meddelte Kommissionen den italienske trafikminister, at cirkulære nr. 22/85 ikke var i overensstemmelse med Kommissionens opfattelse, således som denne var blevet meddelt i åbningsskrivelsen af 18. december 1984. Kommissionen fremhævede endvidere, at fristen for cirkulæres ikrafttræden (1. marts 1985) var for kort til, at de berørte erhvervsdrivende kunne indrette sig derefter, hvorfor cirkulæret måtte antages at skabe endnu en hindring for bilers frie bevægelighed. Kommissionen anmodede derfor trafikministeren om at udsætte cirkulærets ikrafttræden.

Efter at den italienske trafikminister ved skrivelse af 15. marts 1985 havde fremsat sine bemærkninger hertil, fremsatte Kommissionen den 3. april 1985 en begrundet udtalelse over for den italienske regering, hvori den anmodede om, at de konstaterede overtrædelser blev fjernet inden 15 dage.

I udtalelsen konstaterer Kommissionen, at cirkulære nr. 22/85 ikke fjerner, men tværtimod forværrer den tidligere påtalte overtrædelse. Kommissionen føjer til sine bemærkninger i åbningsskrivelsen af 18. december og i de ovennævnte telex, at selv om den oprindelige ægtheds- eller lovlighedsformalitet for udenlandske dokumenter ophæves ifølge den nye ordning foreligger der en skærpende omstændighed, idet den blandt andet:

— gør fremlæggelse af oprindelsesattest og teknisk attest obligatorisk, skønt oplysningerne heri allerede findes i de dokumenter, der er fremlagt af eksportstaten,

— fastsætter alt for lange frister for udstedelse af disse attester, og

— herefter ikke opfylder elementære regler for handelen navnlig på bilmarkedet.

Ved telex af 15. maj 1985 meddelte ALIA (Associazione Liberi Autoveicoli) Kommis-

sionen, at forvaltningsdomstolen i Lazio havde suspenderet anvendelsen af cirkulære nr. 22/85, på begæring af nævnte sammenslutning og tre andre italienske firmaer, netop fordi det var umuligt at indregistrere biler, der var indført fra Belgien, Frankrig, Tyskland og Nederlandene, når der ikke for bilerne blev fremlagt oprindelsesattest fra producenten. Det italienske Trafikministerium har imidlertid ved en fuldstændig fejlagtig og vilkårlig fortolkning besluttet, at denne suspension kun skal gælde for biler hidrørende fra tredjelande.

Kommissionen konstaterede i et telex til den italienske regering af 15. maj 1985 på grundlag af oplysningerne fra ALIA, at de italienske myndigheder endnu ikke havde efterkommet den begrundede udtalelse af 3. april s.å. og anmodede om, at der måtte blive truffet foranstaltninger hertil og givet meddelelse til Kommissionens tjenestegrene senest den 18. maj 1985.

Kommissionen modtog ikke de ønskede oplysninger inden for den fastsatte frist og har herefter anlagt nærværende sag, der er registreret på Domstolens Justitskontor den 22. maj 1985.

Ved særskilt dokument af samme dato fremsatte Kommissionen begæring om, at det som foreløbig forholdsregel blev pålagt Den italienske Republik at vedtage de bestemmelser, der er nødvendige for i tiden indtil Domstolens afgørelse af hovedsagen at sikre fri bevægelighed for og øjeblikkelig indregistrering af køretøjer hidrørende fra de øvrige medlemsstater i EØF, som er indført til Italien ved parallelimport.

Ved telex af 30. maj 1985 anmodede kongeriget Nederlandene om at måtte intervenere til støtte for Kommissionens begæring om foreløbige forholdsregler. Begæringen om intervention er blevet imødekommet.

Ved kendelse af 7. juni 1985 pålagde Domstolens præsident Den italienske Republik

1) efter forkyndelse af den afsagte kendelse at træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for i tiden indtil Domstolens afgørelse i hovedsagen at undgå, at parallelimporten undergives strengere krav end dem, der var gældende før juli 1984;

2) hver fjortende dag at underrette Kommissionen om de stedfundne indregistreringer samt grundene til eventuelle forsinkelser.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen i medfør af artikel 21 i statutten og artikel 45 i Domstolens procesreglement besluttet, at der skal foretages bevisførelse.

Domstolens justitssekretær har ved skrivelse af 19. november 1986 anmodet den italienske regering og Kommissionen om inden 15 dage skriftligt at besvare nedenstående spørgsmål fra Domstolen samt anmode Kommissionen om at fremlægge teksten til den italienske trafikministers cirkulærer nr. 104/83, 66/84 og 125/84, der ikke er vedlagt sagens akter.

Den italienske regering og Kommissionen har efterkommet anmodningen inden for den fastsatte frist.

Datoen for indledningen af den mundtlige forhandling er i henhold til procesreglementets artikel 54 blevet fastsat efter afslutningen af bevisførelsen.

II — Parternes påstande

Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

1) Det statueres, at Den italienske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i medfør af EØF-traktatens artikel 30, ved for indregistrering i Italien af biler, indført fra de øvrige medlemsstater ved parallelimport, at kræve opfyldelse af formaliteter, der ikke er berettiget ifølge Fællesskabsretten;

2) Den italienske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Den italienske Republik har — for det tilfælde at Kommissionen skulle undlade at hæve sagen — nedlagt følgende påstande:

1) Frifindelse.

2) Sagsøgeren tilpligtes at betale sagens omkostninger.

III — Parternes anbringender og argumenter

Kommissionen har i stævningen formuleret en række synspunkter svarende til dem, der er fremsat i åbningsskrivelsen af 18. december 1984 og den begrundede udtalelse af 3. april 1985.

Den har navnlig for så vidt angår cirkulære nr. 22/85 af 15. februar 1985 udviklet de argumenter, der er fremført i den begrundede udtalelse vedrørende den krævede ekstra dokumentation og de nødvendige fremgangsmåder, frister og omkostninger i forbindelse med indregistrering af indførte biler.

Kommissionen har således oplyst, at de frister, der er fastsat for udstedelse af attesterne gennem producenterne, ligger på omkring tre måneder (nemlig to måneder for udstedelsen af attesterne og en måned til teknisk syn), mens denne fase i andre medlemsstater som f. eks. Belgien og Luxembourg kan afvikles på højst to-tre dage. Omkostningerne i forbindelse med indregistreringen andrager 291 600 LIT for en bil af mærket Fiat (nemlig 141 600 LIT for oprindelsesattest samt teknisk attest + 150 000 LIT for syn og indregistrering). Men i f. eks. Belgien beløber omkostningerne i den forbindelse sig til 800 BFR.

Kommissionen har imidlertid udtalt, at disse tal kun er vejledende, da det påtalte cirkulære nr. 22/85 netop har bevirket et stop for ansøgninger om indregistrering og dermed har tilføjet eksportørerne et uopretteligt tab.

Ifølge Kommissionen kan 10 000 biler, der allerede er indført til Italien, ikke køre, fordi der ventes på indregistrering. Importørerne er således ude af stand til at opfylde deres aftaler med deres nuværende kunder og indgå andre med andre kunder, ligesom de ikke som planlagt kan forrente og afdrage deres investeringer, på længere sigt må de imødese betalingsvanskeligheder.

Kommissionen har i replikken udtalt, at kendelse 154/85 R fra Domstolens præsident har virket efter hensigten i det omfang, hvori bestemmelserne i cirkulære nr. 22/85, der efter den 1. marts 1985 havde bremset parallelimporten af biler til Italien som følge af, at det faktisk var umuligt at få dem indregistreret, er blevet midlertidigt ophævet ved cirkulære nr. 105/85 af 21. juni 1985 og derefter erstattet af cirkulære nr. 133/85 af 28. august s.å., begge udstedt af den italienske trafikminister.

Kommissionen har oplyst, at den har forskellige synspunkter vedrørende de nye foranstaltninger, og at de vil kunne være vejledende for Domstolen ved afgørelsen af, om kendelsen af 7. juni 1985 er blevet opfyldt, men at dens bemærkninger i den forbindelse dog ikke sigter på en ændring af konstateringerne i den begrundede udtalelse og i stævningens påstand. Sagen bør derfor efter Kommissionens opfattelse ikke afvises med en begrundelse svarende til begrundelsen i

Domstolens dom af 10. marts 1970 (Kommissionen mod Den italienske Republik, 7/69, Sml. 1970, s. 21).

Kommissionen gør gældende, at der i tiden efter udstedelsen af de nævnte cirkulærer nr. 105 og 133/85, altså i tiden mellem den 1. juli og den 31. oktober 1985, er blevet indregistreret ca. 30 000 indførte biler. Den har imidlertid fremhævet, at Italien ikke fem måneder efter afsigelsen af kendelse 154/85 R fuldt ud har opfyldt forpligtelsen ifølge kendelsens punkt 1 til ikke at undergive parallelimporten »strengere krav end dem, der var gældende indtil juli 1984«.

Kommissionen har for at klargøre sine synspunkter først fremhævet de fordele, som ordningen ifølge cirkulære nr. 104/83 bød på, når henses til fællesskabsbestemmelserne.

Ved cirkulære nr. 104/83 blev der kun stillet krav om fremlæggelse, uden omkostninger og opfyldelse af formaliteter i øvrigt, af oprindelsesattest for nye vogne samt kontrolattest og indregistreringsattest for biler, der tidligere havde været indregistreret i eksportstaten. Ifølge cirkulæret var det endvidere muligt at vælge mellem disse to indregistreringsordninger, når det var umuligt at fremskaffe oprindelsesattest. Denne ordning havde følgende fordele:

— der blev kun tale om at fremlægge de tre ovenfor nævnte attester;

— de udenlandske attester, dvs. kontrolattest og indregistreringsattest blev anerkendt og godtaget af de italienske myndigheder, således som de forelå fra eksportmedlemsstatens side. Det var altså ikke nødvendigt at udstyre dem med ægtheds- eller lovlighedspåtegning i italienske konsulater eller diplomatiske repræsentationer i eksportmedlemsstaten. Princippet om gensidig anerkendelse af offentlige akter og attester fra medlemsstaternes myndigheder blev altså overholdt;

— der skulle ikke betales gebyr for udstedte attester;

— indregistrering kunne ske hurtigt eller i al fald inden rimelig tid.

Kommissionen har fremhævet, at selv om det ifølge cirkulære nr. 133/85 igen er muligt at vælge mellem de to ovenfor nævnte indregistreringsordninger, er den nye ordning forskellig fra den, der blev indført ved cirkulære nr. 104/83 og det på følgende punkter:

— Parallelimportøren er ifølge den forpligtet til at fremlægge yderligere dokumentation med henblik på udfærdigelse af italiensk indregistreringsattest, når de forskellige ovenfor nævnte attester ikke indeholder de oplysninger, der er nødvendige i den forbindelse. Disse dokumenter skal indeholde tekniske oplysninger, som ikke faktisk nøjagtigt angives i cirkulære 133/85;

— oprindelsesattesten, kontrolattesten og indregistreringsattesten skal være forsynet med en ægtheds- og lovlighedspåtegning fra eksportmedlemsstaten. Det oplyses ikke klart, hvem der har beføjelse til at udstede og undertegne disse dokumenter;

— for udstedelsen af de forskellige attester og den øvrige dokumentation skal der betales et rimeligt gebyr. Om dets størrelse siges der dog intet i cirkulæret, og producenterne anvender derfor fortsat alt for høje takster på omkring 300 000 LIT, dvs. 9 000 BFR. En del af dette be-

løb tilfalder producenten og resten Uffici della Motorizzazione som gebyr for teknisk syn.

— fristen for at udstede oprindelsesattester er fastsat til 30 dage og udstedelsen kan ikke gennemtvinges, ligesom der ikke er adgang til at fremlægge anden dokumentation, såfremt fristen overskrides. Hertil kommer en anden frist, inden for hvilken teknisk syn skal være afviklet, således at fristen for indregistrering kommer op på i alt 60 dage.

Af det anførte følger ifølge Kommissionen, at cirkulære nr. 133/85 vel er et fremskridt i forhold til reglerne efter cirkulærerne nr. 66/84 og 125/84, men dog fortsat er i strid med traktatens artikel 30, idet indregistrering af indførte biler fortsat derved kræver ekstra ubegrundede omkostninger og ubegrundet dobbeltadministration. Kommissionen har i sidstnævnte henseende fremhævet, at importøren ved fremlæggelsen af de udenlandske dokumenter, der er nødvendige, såfremt der ikke foreligger et oprindelsesattest, er nødt til at indregistrere samme bil to gange, nemlig først i eksportlandet og siden i Italien.

Kommissionen anfører til slut i replikken:

»1) Sag 154/85 R: Kommissionen mener under henvisning til Domstolens kendelse af 7. juni 1985 at kunne hævde, at de af de italienske myndigheder vedtagne foranstaltninger muliggør indregistrering og derfor parallelimport af biler. De forhold, der har medført et alvorligt og uopretteligt tab for parallelimportørerne, foreligger derfor ikke mere.

Afviklingen af de for tiden gældende indregistreringsprocedurer giver imidlertid anledning til alvorlige vanskeligheder; Kommissionens tjenestegrene og den italienske forvaltning er i gang med en fælles undersøgelse af disse vanskeligheder. Den igangværende brevveksling vil snart blive efterfulgt af bilaterale møder. Tidspunktet for en endelig stillingtagen til spørgsmålet er altså endnu ikke inde.

2) Sag 154/85: Af de ovenfor nævnte grunde og med forbehold af andre anbringnder af enhver art, der vil blive fremført eller udviklet senere, har Kommissionen for De europæiske Fællesskaber udtalt, at den fastholder sine påstande ifølge stævningen af 22. maj 1985. Disse påstande må naturligvis gælde med en tidsmæssig begrænsning, eftersom det med virkning fra den 21. juni 1985 ved cirkulære nr. 105/85 fra trafikministeren er blevet besluttet midlertidigt at ophæve cirkulærerne nr. 66/84, 125/84 og 22/85, der lå til grund for Kommissionens påtale, som blev forkyndt for Den italienske Republik ved den af 3. april 1985 fremsatte begrundede udtalelse.«

Den italienske Republiks regering har anført, at den fuldt ud har opfyldt den af Domstolens præsident afsagte kendelse 154/85 R.

Trafikministeren har ved cirkulære nr. 105 af 21. juni 1985 fastsat følgende:

»De på området gældende ministerielle cirkulærer, der trådte i kraft den 20. juni 1984, ophæves midlertidigt... og de tidligere regler er derfor på ny i kraft«.

I dette cirkulære blev det endvidere bestemt, at der inden den 1. september 1985 ville blive vedtaget nye regler, idet cirkulære nr.

104/83 skulle ændres og suppleres med henblik på at skabe fuldstændig klarhed med hensyn til de procedurer, der skulle følges ved indregistrering af indførte biler.

De nye regler blev indført den 28. august 1985 ved trafikministerens cirkulære nr. 133/85.

Den italienske regering har på baggrund af Kommissionens bemærkninger i replikken gjort gældende, at stridsspørgsmålene i sagen er bragt ud af verden i det omfang, hvori de omtvistede regler ikke længere finder anvendelse. En afgørelse fra Domstolen vedrørende det tidsrum, i hvilket de omtvistede bestemmelser har været i kraft, vil herefter kun kunne få en praktisk set ubetydelig historisk værdi. Den italienske regering har derfor ikke ønsket at rejse indsigelser over for grundlaget for Kommissionens argumentation.

Den italienske regering har indskrænket sig til at henvise til sine udtalelser under sagen om foreløbige forholdsregler, hvorved den gør gældende, at de omtvistede cirkulærer blev vedtaget for mere effektivt at kontrollere de ved parallelimport indførte biler, hvilket var begrundet i de af det italienske kriminalpoliti konstaterede ulovligheder. De hindringer, der hermed blev skabt for indførslen af de omhandlede biler, må derfor anses for berettiget i hensynet til den offentlige orden, og det må så meget mere være tilfældet, som den italienske regering havde påtaget sig at fjerne disse hindringer, såfremt omstændighederne tillod det.

Den italienske regering har udtalt, at den ikke finder Kommissionens bemærkninger til det nye cirkulære nr. 133/85 af 28. august 1985 er berettiget, idet dette cirkulære ikke omfattes af Kommissionens påstande i hovedsagen.

Den italienske regering har imidlertid fremsat følgende kommentarer til Kommissionens argumentation på det punkt:

a) I cirkulære nr. 133/85 angives kun de længste frister samt nødvendigheden af at opkræve beløb, der står i et passende forhold til den modtagne ydelse. Disse retningslinjer garanterer derfor også importørens rettigheder og begrænser ikke hans virksomhed. Den italienske regering har fremhævet, at indregistreringsproceduren som oftest gennemføres på to-tre dage og ikke, som hævdet af Kommissionen, tager meget længere tid;

b) i artikel 17 i lov nr. 15 af 4. januar 1968 (GURI nr. 23 af 27.1.1968) bestemmes, at akter og dokumenter udstedt i udlandet af udenlandske myndigheder, skal forsynes med en lovlighedspåtegning fra en italiensk diplomatisk repræsentation eller et italiensk konsulat. Denne formalitet bortfalder kun i tilfælde, hvor der er indgået aftaler om gensidighed, jfr. aftalerne med Forbundsrepublikken Tyskland og Østrig. Under alle omstændigheder kræves dokumenterne forsynet med ægthedspåtegning;

c) oprindelsesattesterne accepteres i det omfang, hvori de er undertegnet af personer, der har beføjelse til at undertegne dem, dvs. ikke blot producenten, konstruktøren, indehaveren af enkeltmandsvirksomheden eller dennes repræsentant efter loven, men også den omhandlede virksomheds prokurist, eller forretningsfører, også uden at denne har fuldmagt.

Det er den italienske regerings opfattelse, at det heraf følger, at de af Kommissionen påtalte foranstaltninger er rimelige og ikke skaber virkelige hindringer for handelen, der ikke svarer til de hindringer, der følger af sædvanlig kontrol.

Den italienske regering har under henvisning til den i stævningen afgrænsede sagsgenstand nedlagt påstand om, at det, såfremt Kommissionen ikke hæver sagen, statueres, at stridsspørgsmålet er bortfaldet, og har subsidiært nedlagt påstand om frifindelse og om, at Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

IV — Besvarelse af spørgsmål fra Domstolen

Spørgsmål til den italienske regering

Hvad står der helt nøjagtigt i »det nye dokument«, der skal fremlægges, såfremt der ikke fremlægges oprindelsesattest, ved indførsel af biler, der er indregistreret i eksportlandet i henhold til ordningen ifølge cirkulærerne nr. 66/84 og 125/84?

Svar

Den italienske regering har anført, at der for biler, der endnu ikke er blevet endeligt indregistreret i udlandet, såvel ifølge cirkulærerne nr. 66/84 og 125/84 som ifølge det tidligere cirkulære nr. 104/83 har skullet fremlægges den af producenten udstedte oprindelsesattest. (Som et alternativ kan der nu i henhold til cirkulære nr. 133/85 fremlægges erklæring om, at vedkommende bil har samme specifikationer som den i udlandet godkendte type).

Derimod har der for biler, der allerede er endeligt indregistreret i udlandet, i henhold til cirkulære nr. 66/84 skullet fremlægges vejattest med lovlighedspåtegning fra det italienske konsulat i vedkommende udland (eller — i medfør af det senere udstedte cirkulære nr. 125/84 — i stedet herfor oprindelsesattest som for nye biler). For tiden kræves der i medfør af cirkulære nr. 133/85 ingen lovlighedspåtegning for vejattester udstedt af medlemsstaterne i EØF.

Spørgsmål til Kommissionen

Spørgsmål 1

Kommissionen har på siderne 7 ff. i stævningen beskrevet »de italienske bestemmelser, der er tvistens genstand«. Herunder omtaler den først og fremmest cirkulære nr. 104/83 af 3. maj 1983, hvorom det imidlertid (s. 8 i stævningen) siges, at bestemmelserne heri er i overensstemmelse med traktaten (jfr. på linje hermed begæringen om foreløbige forholdsregler, s. 4).

Men på s. 2 i. f. i åbningsskrivelsen (stævningens bilag IV) og s. 5 i den begrundede udtalelse (stævningens bilag X) siges det, at cirkulære nr. 104/83 på samme måde som de efterfølgende cirkulærer er omfattet af Kommissionens påtale.

Kommissionen anmodes om at oplyse, om cirkulære nr. 104/83 af 3. maj 1983 er omfattet af traktatbrudssøgsmålet og, i bekræftende fald, i hvilken henseende det nøjagtigt er tilfældet.

Svar

Nærværende traktatbrudssag er ikke rettet mod trafikministerens cirkulære nr. 104/83 af 3. maj 1983. Der er ikke spørgsmål om dettes overensstemmelse med traktatens bestemmelser. Kommissionen har nemlig ved sin begæring af maj 1985 om foreløbige forholdsregler (sag 154/84 R) fremhævet, at det var nødvendigt at genindføre de indregistreringsprocedurer, der blev anvendt i Italien frem til den 30. juni 1984, altså netop de procedurer, der var gældende i henhold til cirkulære nr. 104/83 (jfr. s. 6 og 7 i begæringen af 21. maj 1985) om foreløbige forholdsregler.

Det ovenfor anførte bryder ikke med overskriften på stævningens side 7 (»de omtvistede italienske bestemmelser«). Overskriften

må nødvendigvis have generel karakter og forstås i lyset af de analytiske overvejelser i teksten.

Cirkulære nr. 104/83 blev ændret og suppleret ved cirkulærerne nr. 66/84 og 125/84. Disse tre cirkulærer har altså udgjort et »corpus juris« og er blevet nævnt under ét af Kommissionen i åbningsskrivelsen og i den begrundede udtalelse. Men ved en opmærksom læsning af de tre cirkulærer kan det fastslås, at de omtvistede bestemmelser udelukkende findes i cirkulærerne nr. 66/84 og 125/84, da der heri ganske særlig indføres en forpligtelse til:

— at fremlægge et nyt teknisk dokument i stedet for de dokumenter, der sædvanligvis udstedes af myndighederne i øvrige medlemsstater (dvs. kontrolattest og indregistreringsattest), hvilket dokument det var vanskeligt at få fat på, og

— at opnå ægtheds- og lovlighedspåtegning på det ovenfor omhandlede dokument.

Til sammenfatning af sagens genstand må det desuden oplyses, at for så vidt angår cirkulære nr. 22/85, der ikrafttrådte den 1. marts 1985 (se stævningens bilag I), er de bestemmelser, som der er strid om, navnlig de bestemmelser, ifølge hvilke der for indregistrering af biler kræves:

— fremlæggelse i alle tilfælde af den af producenten eller en officiel forhandler udstedte oprindelsesattest (hvorved således den alternative procedure i henhold til cirkulære nr. 104/83 ophævedes), en attest, der kun udstedes mod betaling af et stort gebyr (dvs. en reelt alt for høj pris) og efter lang ventetid, og

— teknisk syn, der skal finde sted inden for frister, som også er alt for lange.

Spørgsmål 2

Af bemærkningerne på replikkens side 4 fremgår, at en af fordelene i den ved cirkulære nr. 104/83 af 3. maj 1983 indførte ordning består i, at der kan vælges mellem to indregistreringsordninger enten ved fremlæggelse af oprindelsesattest, eller fremlæggelse af kontrolattest og indregistreringsattest. Kommissionen anmodes om at oplyse, om denne valgmulighed består for nye biler eller biler, der allerede er indregistreret i eksportmedlemsstaten.

Svar

Adgangen til at vælge mellem de to procedurer består for samtlige biler, der tidligere har været indregistreret i eksportmedlemsstaten, det være sig nye biler (dvs. biler, der endnu ikke har kørt) eller brugte biler (dvs. biler, der allerede kører, f. eks. brugte biler).

Kommissionen har ved sin leddeling af overtrædelsesproceduren ikke søgt at pålægge den italienske regering nye yderligere forpligtelser. Den har kun stillet krav om genindførelse af de procedurer med tilhørende gennemførelsesregler, der var gældende den 30. juni 1984. Efter disse procedurer kunne parallelimportøren netop frit vælge, hvilken procedure han ville benytte.

Kommissionen har desuden villet og vil fremdeles henlede opmærksomheden på, at medlemsstaterne er forpligtet til at vedtage enkle, hurtige og for enhver erhvervsdri-

vende lettilgængelige indregistreringsprocedurer, ved hvilke det til enhver tid og under alle omstændigheder sikres, at Fællesmarkedets fordele også gælder for import af biler af enhver art, det være sig:

— nye biler, der ikke har været indregistreret i eksportlandet,

— nye biler, der allerede har været indregistreret i eksportlandet (under forudsætning af at de ikke har kørt i nævnte land), eller

— brugte biler, dvs. indregistrerede biler, der allerede kører i eksportlandet.

V — Mundtlig forhandling

Kommissionen for De europæiske Fællesskaber ved A. Abate, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtiget, og Den italienske Republik ved avvocato dello Stato O. Fiumara, har afgivet mundtlige indlæg i retsmødet den 17. februar 1987.

Generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 31. marts 1987.

Y. Galmot
Refererende dommer