FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT G. FEDERICO MANCINI

fremsat den 23. februar 1988 *

Høje Domstol.

1. Ved stævning, indgivet den 28. februar 1986, har Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber nedlagt påstand om, at det statueres, at Det Forenede Kongerige ved at vedtage Road Vehicles Lighting Regulations 1984 har fraveget bestemmelserne i direktiv 76/756 af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om montering af lygter og lyssignaler på motordrevne køretøjer (EFT L 262, s. 1) og følgelig har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler det i medfør af Rom-Traktaten.

I henhold til disse bestemmelser kan motorkøretøjer fra den 1. april 1987 kun godkendes og tages i brug, hvis de er forsynet med »dim-dip«, dvs. en anordning, som automatisk bevirker, at positionslygternes styrke forøges, når motoren sættes i gang, og positionslygterne i forvejen er tændt, uden at de dog bringes op på samme styrke som lygterne til nærlys.

Ifølge den britiske regering forøger dim-dip trafiksikkerheden. Der er mange, der er uenige i denne opfattelse, men det er ikke spørgsmålet om, hvorvidt den er velbegrundet, uenigheden går på. Den sag, Domstolen skal træffe afgørelse i, vedrører fortolkningen af den nævnte fællesskabsretsakt og specielt artikel 2 i direktivet som ændret ved direktiv 83/276 af 26. maj 1983 (EFT L 151, s. 47). Denne artikel bestemmer med virkning fra den 1. oktober 1977: »Medlemsstaterne kan ikke for en køretøjstype nægte EØF-standardtypegodkendelse eller national godkendelse... eller... ibrugtagning... af grunde, der vedrører montering af de i punkt 1.5.7 til 1.5.20 i bilag I omhandlede påbudte eller tilladte lygter og lyssignaler, når disse anordninger er monteret i overensstemmelse med forskrifterne [i dette] bilag...«.

2. Lad mig fremsætte en indledende bemærkning. I den engelske version efterfølges ordene »bilag I« ikke af det komma, som findes i de andre versioner; og dette har parterne taget som udgangspunkt for en række betragtninger, som naturligvis er modstridende, om rækkevidden af den omhandlede bestemmelse. Denne diskussion forekommer mig helt nytteløs. Om der findes eller ikke findes et tegn, hvis anvendelse i høj grad er subjektiv, og som under alle omstændigheder anvendes forskelligt på de forskellige sprog, kan nemlig ikke have den betydning, som *hinc inde* tillægges dette forhold. Jeg skal tilføje, at når der ikke er overensstemmelse mellem de forskellige sproglige versioner af en fællesskabsbestemmelse, skal denne »fortolkes på baggrund af den almindelige opbygning af og formålet med den ordning, som den er led i« (dom af 28. marts 1985 i sag 100/84, Kommissionen mod Det Forenede Kongerige, Sml. s. 1177, præmis 17).

Det er netop denne form for fortolkning, Kommissionen støtter sin opfattelse på. Den

* Oversat fra italiensk.

hævder frem for alt, at formålet med direktiv 76/756 er at gennemføre en fuldstændig harmonisering af bestemmelserne om lygter og lyssignaler på motorkøretøjer. Forbudet i artikel 2 tager følgelig sigte på alle de instrumenter, som det ifølge fællesskabsretten er påbudt eller tilladt at montere i de nævnte køretøjer. Heraf følger, at medlemsstaterne ikke ensidigt kan gøre godkendelsen af disse køretøjer betinget af, at de er forsynet med anordninger, som ikke er foreskrevet i fællesskabsbestemmelserne. Hvis de kunne det, ville deres lovgivninger nemlig før eller senere blive forskellige, og direktivet ville ikke nå sit mål.

For så vidt angår regeringen i London, fortolker den artikel 2 strengt bogstaveligt. Efter regeringens opfattelse henviser ordene »disse anordninger« til de anordninger, der er opregnet i bilag I, og det er derfor udelukket, at det omtvistede forbud kan udvides til også at omfatte apparater, som ikke er opført på denne liste. Desuden har hensigten med direktivet — langt fra at gennemføre en fuldstændig harmonisering — været at indføre fælles bestemmelser, som, skønt de er detaljerede, overlader det til medlemsstaterne at udstede andre og eventuelt strengere regler. Den omstændighed, at man i Storbritannien længe har haft særlige regler — som aldrig er blevet anfægtet af Kommissionen — om lygter og lyssignaler på lastbiler med anhængere og ambulancer, bekræfter, at fællesskabslovgivningen ikke er udtømmende.

3. Jeg skal først gennemgå baggrunden for og formålet med den retsakt, der skal fortolkes. Da fællesskabslovgiver havde konstateret, at bestemmelserne om lygter på motorkøretøjer var meget forskellige fra land til land, blev det anset for formålstjenligt at tvinge medlemsstaterne til at vedtage ensartede bestemmelser enten som tillæg til eller i stedet for deres nugældende bestemmelser »særlig med henblik på, at fremgangsmåden for EØF-typegodkendelse, i henhold til Rådets direktiv 70/156... kan anvendes for alle køretøjstyper«. Direktivet er derfor det første skridt i en politik, som har et helt anderledes ambitiøst sigte, nemlig at indføre én enkelt typeattest, på grundlag af hvilken køretøjer fremstillet i en medlemsstat kan godkendes i alle andre medlemsstater i Fællesskabet uden yderligere kontrol.

Dette resultat er man stadig langt fra nået til, men visse af de betingelser, som vil gøre det muligt, er allerede opstillet. Dette gælder således netop på det område, der interesserer os her; her skal medlemsstaterne nemlig efter direktiv 76/756's ikrafttræden, og i det mindste for så vidt angår køretøjer bestemt til eksport eller hidrørende fra andre medlemsstater, afholde sig fra at indføre nye tekniske forskrifter, ligegyldigt hvilken karakter de har, og hvad formålet er med dem. I modsat fald ville forskriften om en anordning, der ikke er fastsat i direktivet, og som en medlemsstat indfører på sit eget område, forhindre godkendelsen (og dermed salget) på dette område af køretøjer fremstillet i andre medlemsstater i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen; og køretøjer fremstillet i den pågældende medlemsstat ville støde på de samme forhindringer, når de eksporteres til lande, som ikke tillader en sådan anordning.

Formålet med artikel 2 er imidlertid netop at forhindre ulemper. Denne bestemmelse tager nemlig sigte på at sætte alle europæiske fabrikanter i stand til at bringe deres produkter i omsætning i hele Fællesskabet, uden at de skal være tvunget til at forsyne dem med særlige anordninger for hver enkelt medlemsstat, som de er bestemt for; dette er — efter min opfattelse — tilstræk-

keligt til at tilbagevise den fortolkning af denne bestemmelse, den britiske regering har foreslået.

Det argument, som samme regering har fremført under retsmødet, om at de forskellige direktiver om tilnærmelse først får virkning, når der findes en »fuldstændig« lovgivning, dvs. en lovgiving, som regulerer alle aspekter af færdslen med motorkøretøjer, kan ikke tiltrædes. Herved tages der nemlig ikke hensyn til, at den harmoniseringsproces, som jeg har hentydet til, er foregået gradvis, således at den ene sektor er blevet inddraget efter den anden, og at gennemførelsen af det endelige mål — gennemførelse af en fælles typeattest — er afhængig af, at hvert enkelt direktiv nøje overholdes.

Endelig er det uden betydning, at Kommissionen aldrig over for Det Forenede Kongerige har anfægtet de forskrifter, det har indført om godkendelse af ambulancer og udrykningskøretøjer. I den forbindelse er det tilstrækkeligt at anføre, at yderligere indretninger for specialkøretøjer ikke er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 76/756, som det klart fremgår af punkt 10.3 i bilag I til direktiv 70/156 af 6. februar 1970 (EFT 1970 I, s. 82).

4. I lyset af disse betragtninger skal jeg foreslå, at det statueres, at Det Forenede Kongerige har tilsidesat bestemmelserne i direktiv 76/756 af 27. juli 1976 og derfor ikke har overholdt de forpligtelser, der påhviler det i henhold til Traktaten, idet det tvinger fabrikanterne til at forsyne køretøjer, som skal godkendes eller tages i brug efter den 1. april 1987, med en såkaldt »dim-dip«-anordning.

Jeg skal desuden foreslå, at der træffes afgørelse om sagsomkostningerne ud fra princippet om, at den part, som taber sagen, dømmes til at afholde sagsomkostningerne.