DOMSTOLENS DOM (tredje afdeling)
12. juni 1986 *

I sag 50/85

angående en anmodning, som fredsdommeren ved 3. canton de Schaerbeek (Belgien) i medfør af EØF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag

Bernhard Schloh

mod

SPRL Auto contrôle technique

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af traktatens artikler 30 og 13 med henblik på de betingelser for godkendelse og indregistrering af importerede køretøjer, som er fastsat i belgisk lovgivning,

har

DOMSTOLEN (trejde afdeling)

sammensat af afdelingsformanden U. Everling, dommerne Y. Galmot og C. Kakouris,

generaladvokat: G. F. Mancini
justitssekretær: fuldmægtig D. Louterman

efter at der er afgivet indlæg af:

— den danske regering ved juridisk konsulent i udenrigsministeriet Laurids Mikaelsen, som befuldmægtiget,

— Kommissionen for De europæiske Fællesskaber ved Michel Van Ackere og Daniel Jacob, Kommissionens juridiske tjeneste, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 7. maj 1986,

* Processprog: Fransk.

afsagt følgende

DOM

(Sagsfremstillingen udelades)

Præmisser

1 Ved dom af 1. februar 1985, indgået til Domstolen den 21. februar s.å., har fredsdommeren ved 3. canton de Schaerbeek i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelagt to præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af traktatens artikler 30 og 13 med henblik på de betingelser for godkendelse og indregistrering af importerede køretøjer, der er fastsat i belgisk lovgivning.

2 Spørgsmålene er blevet rejst under en tvist mellem B. Schloh, som er tjenestemand ved Rådet for De europæiske Fællesskaber, Bruxelles, og SPRL Auto contrôle technique de Schaerbeek (herefter benævnt: bilinspektionen).

3 I januar 1979 købte Schloh i Forbundsrepublikken Tyskland en bil af mærket Ford, en Granada stationcar. Efter belgisk lovgivning falder en sådan vogn ind under kategorien »mixte«, dvs. en vogn, der er bygget til transport af såvel personer som gods.

4 Efter at have fået udstedt en typeattest af Ford, Antwerpen, den 13. februar 1979, dvs. en attest for, at køretøjet var identisk med de typer af køretøjer, som er godkendt i Belgien, frembød Schloh den 20. marts vognen for bilinspektionen med henblik på en undersøgelse af, om køretøjet opfyldte de gældende forskrifter for sikkerhed og vedligeholdelse, hvilket efter artikel 23, stk. 2, 1), litra c), i arrêté royal af 15. marts 1968, med senere ændringer, er en betingelse for at få køretøjet indregistreret. Schlohs køretøj blev indregistreret den 22. marts 1979, dvs. to dage efter eftersynet, hvor Schloh første gang måtte betale et gebyr på 500 BFR.

5 Ved skrivelse af 26. marts 1979 indkaldte bilinspektionen Schloh til at frembyde sin vogn pány den 5. april med henblik på yderligere et teknisk eftersyn som krævet efter artikel 23, stk. 2, 1), litra e), i arrêté royal af 15. marts 1968 med senere ændringer. I et svar på et spørgsmål fra Domstolen har den belgiske regering oplyst, at formålet med dette andet eftersyn var at tilvejebringe en skriftlig erklæring fra køretøjets indehaver til dokumentation af, at køretøjet som følge af sin anvendelse kunne fritages for en årlig teknisk kontrol de næste fire år.

6 Ved skrivelse af 2. april 1979 afgav Schloh over for bilinspektionen en erklæring om køretøjets anvendelse, hvori han anførte, at han fandt det urimeligt, at man krævede foretaget yderligere et eftersyn, idet dette ikke var nødvendigt ifølge gældende lovgivning. For at opnå den kontrolattest, som ethvert indregistreret køretøj, der bærer belgiske nummerplader, skal være udstyret med, frembød Schloh imidlertid pány sin vogn for bilinspektionen den 11. juni 1979 og betalte yderligere et gebyr på 500 BFR.

7 Efter en brevveksling med transportministeren, som fandt, at myndighederne havde fulgt en korrekt procedure, og efter afvisning af et sagsanlæg ved Conseil d'Etat, har sagsøgeren ved stævning, indleveret den 12. april 1983 til fredsdommeren ved 3. canton de Schaerbeek, nedlagt påstand om tilbagebetaling af de gebyrer på i alt 1 000 BFR, som bilinspektionen havde opkrævet.

8 Retten i Schaerbeek har herefter forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artiklerne 30 og / eller 13 i traktaten om oprettelsen af Det europæiske økonomiske Fællesskab fortolkes således,

— at en national retsforskrift, hvorefter et nyt køretøj af typen 'stationcar', som er fremstillet i én medlemsstat og herfra importeret og bragt i færdslen i en anden medlemsstat, hvor det efter at have gennemgået et eftersyn / en teknisk kontrol, skal underkastes et nyt eftersyn / teknisk kontrol nogle dage senere, fordi køretøjet er en stationcar, en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion (jfr. artikel 30)?

— at en sådan retsforskrift udgør en afgift med tilsvarende virkning som en told (jfr. artikel 13), når der to gange skal betales samme gebyr for de to eftersyn / teknisk kontrol?

(problemet vedrørende den 'tekniske dobbeltkontrol', dvs. den tredje systematiske kontrol, der gennemføres, før en stationcar, der er fremstillet i én medlemsstat, kan bringes i færdslen i en anden medlemsstat).

2) Skal EØF-traktatens artikler 30 og / eller 13 fortolkes således,

— at en national retsforskrift, hvorefter et nyt motorkøretøj (stationcar eller anden type køretøj), som er fremstillet i én medlemsstat og herfra importeret og bragt i færdslen i en anden, og som er udstyret med en typeattest, skal gennemgå et eftersyn / teknisk kontrol, en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion (artikel 30)?

og / eller

— at en sådan retsforskrift udgør en afgift med tilsvarende virkning som en told (artikel 13), når der skal betales gebyr for eftersynet / den tekniske kontrol?

(problemet vedrørende den første tekniske kontrol, dvs. reelt den anden systematiske kontrol, som gennemføres, før en ny stationcar, der er fremstillet i én medlemsstat, kan bringes i færdslen i en anden medlemsstat)«.

9 Det fremgår af disse præjudicielle spørgsmål, at det hermed i det væsentlige ønskes afgjort,

— for det første, om traktatens artikel 30 er til hinder for at lade et motorkøretøj, som er importeret fra en anden medlemsstat og udstyret med en typeattest til dokumentation af, at det er identisk med de typer af køretøjer, som er godkendt i importmedlemsstaten, underkaste et teknisk eftersyn for at få køretøjet indregistreret i importmedlemsstaten;

— for det andet, om traktatens artikel 30 er til hinder for at lade samme motorkøretøj underkaste yderligere et teknisk eftersyn nogle dage efter det første eftersyn;

— for det tredje, om det er i strid med traktatens artikel 13 at opkræve gebyr for hvert eftersyn.

Første tekniske eftersyn

10 Den danske regering og Kommissionen har gjort gældende, at en national retsforskrift, hvoreftet et nyt motorkøretøj, som er udstyret med en typeattest, der godtgør, at det opfylder sikkerhedsnormerne i importmedlemsstaten, skal gennemgå et teknisk eftersyn, er en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ restriktion, der er forbudt efter traktatens artikel 30. En sådan forskrift er heller ikke begrundet i nogle af de tvingende hensyn, som er anerkendt i Domstolens praksis, eller i nogen af hensynene i traktatens artikel 36. Er der derimod tale om import af et brugt køretøj, kan det tekniske eftersyn efter den danske regerings opfattelse være begrundet i nødvendigheden af at kontrollere navnlig køretøjets vedligeholdelsesstand.

11 Herom bemærkes først, at der ved Rådets direktiv 77/143 af 29. december 1976 (EFT L 47, s. 47) er truffet en række foranstaltninger med henblik på indbyrdes tilnærmelse af forskrifterne vedrørende teknisk eftersyn af motorkøretøjer. Som det fremgår af bilag I, finder direktivet imidlertid ikke anvendelse på køretøjer af den type, der er omhandlet i hovedsagen. På fællesskabsrettens nuværende stadium tilkommer det derfor medlemsstaterne selv af hensyn til færdselssikkerheden at fastsætte forskrifter vedrørende teknisk eftersyn af sådanne køretøjer, dog under iagttagelse af de i henhold til traktaten gældende bestemmelser.

12 Ifølge traktatens artikel 30 er kvantitative indførselsrestriktioner såvel som alle foranstaltninger med tilsvarende virkning forbudt i samhandelen mellem medlemsstaterne. Et teknisk eftersyn er et krav, som gør det vanskeligere og mere byrdefuldt at indregistrere importerede køretøjer, hvorfor det må anses for en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ restriktion.

13 En sådant krav kan dog være begrundet i beskyttelsen af de hensyn til beskyttelse af menneskers liv og sundhed, som er nævnt i traktatens artikel 36, når det godtgøres, dels at det tekniske eftersyn er nødvendigt for at opfylde det tilstræbte formål, og dels ikke udgør en vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne.

14 Hvad angår den første betingelse, må det anerkendes, at kravet om, at der foretages et teknisk eftersyn forud for indregistrering af et importeret motorkøretøj, selv om dette er udstyret med en typeattest, som godtgør, at det er identisk med de typer af køretøjer, som er godkendt i importmedlemsstaten, kan anses for nødvendig af hensyn til beskyttelsen af befolkningens liv og sundhed, såfremt det pågældende køretøj har været bragt i færdselen forud herfor. I så fald er formålet med det tekniske eftersyn nemlig at kontrollere, at køretøjet ikke er beskadiget, og at det er i god stand. Er der derimod tale om et importeret køretøj, som er udstyret med en typeattest, og som ikke har været bragt i færdselen forud for indregistreringen i importmedlemsstaten, findes der ikke nogen begrundelse for et sådant eftersyn.

15 Hvad angår den anden betingelse, bemærkes, at et teknisk eftersyn af importerede køretøjer ikke efter traktatens artikel 36, 2. punktum kan anses for berettiget, såfremt det er godtgjort, at der ikke kræves foretaget noget eftersyn af de køretøjer af indenlandsk oprindelse, som under tilsvarende omstændigheder frembydes til indregistrering. Den anfægtede foranstaltning vil nemlig i så fald ikke være begrundet i ønsket om at beskytte befolkningens liv og sundhed, men udgøre et middel til vilkårlig forskelsbehandling af samhandelen mellem medlemsstaterne. Det tilkommer den nationale ret at efterprøve, hvorvidt der finder en sådan forskelsbehandling sted.

16 Den nationale rets spørgsmål må herefter besvares med, at traktatens artikel 30 skal fortolkes således, at en national retsforskrift, hvorefter indregistrering af et importeret motorkøretøj, der er udstyret med en typeattest til dokumentation af, at køretøjet er identisk med de typer af køretøjer, som er godkendt i importmedlemsstaten, gøres betinget af, at køretøjet gennemgår et teknisk eftersyn, udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion. En sådan foranstaltning er dog begrundet efter traktatens artikel 36, såfremt den vedrører køretøjer, som er bragt i færdslen forud for indregistreringen og såfremt den gælder uden forskel for indenlandske og importerede køretøjer.

Andet tekniske eftersyn

17 Vedrørende dette spørgsmål er der kun afgivet indlæg af Kommissionen, som har anført, at et sådant obligatorisk eftersyn, der er en betingelse for at opnå fritagelse for et årligt eftersyn de første fire år, udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning, der er forbudt efter traktatens artikel 30 og ikke berettiget efter artikel 36. Den har i den forbindelse gjort gældende, at der vil kunne ydes fritagelse for det årlige eftersyn alene på grundlag af en erklæring vedrørende køretøjets anvendelse, som indehaveren kan afgive i forbindelse med det første tekniske eftersyn.

18 Vedrørende dette spørgsmål bemærkes med henvisning til fast praksis, at en medlemsstat ikke kan fravige traktatens artikel 36, når det formål, der tilstræbes med den nationale retsforskrift, kan opfyldes lige så effektivt ved foranstaltninger, som i mindre grad hindrer samhandelen.

19 Artikel 36 indeholder således ikke hjemmel til at foretage en teknisk kontrol med det formål at udvirke en skriftlig erklæring fra indehaveren af det importerede køretøj til dokumentation af, at køretøjet på grund af sin anvendelse kan fritages for et årligt teknisk eftersyn. Dette formål kan nemlig opfyldes, uden at det er nødvendigt at frembyde køretøjet for den hertil kompetente bilinspektion, nemlig ved at indehaveren afgiver en skriftlig erklæring i så henseende.

20 Den nationale rets spørgsmål må herefter besvares med, at traktatens artikler 30 og 36 skal fortolkes således, at et teknisk eftersyn af et importeret køretøj, hvis formål alene er at udvirke en skriftlig erklæring fra køretøjets indehaver, er en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion, der er forbudt efter traktaten.

Gebyr for hvert teknisk eftersyn

21 Kommissionen har anført, at det gebyr, som opkræves i forbindelse med det første tekniske eftersyn, udgør en afgift med tilsvarende virkning, der er forbudt efter

traktatens artikel 13, fordi den opkræves udelukkende som følge af, at varen passerer en grænse. Gebyret i forbindelse med den anden tekniske kontrol opkræves derimod som led i en generel intern afgiftsordning, der uden forskel gælder for såvel indenlandske som importerede varer. Gebyret er følgelig i overensstemmelse med traktatens artikel 95, såfremt det eftersyn, der udføres, i øvrigt er foreneligt med fællesskabsretten.

22 Det bemærkes, når et teknisk eftersyn udføres i strid med traktatens artikel 30 ff., er et gebyr, der opkræves herfor også traktatstridigt.

23 Anerkendes det derimod, at det tekniske eftersyn, som udføres forud for køretøjets indregistrering, er begrundet efter traktatens artikel 36, udgør det gebyr, som opkræves for et importeret køretøj, en intern afgift efter traktatens artikel 95, forudsat gebyret ikke er større end det gebyr, der under tilsvarende omstændigheder opkræves for et køretøj af indenlandsk oprindelse.

24 Spørgsmålet fra den nationale ret må herefter besvares med, at

— et gebyr for et teknisk eftersyn, der er i strid med traktaten, er i sig selv traktatstridigt.

— Et gebyr for et efter traktatens artikel 36 begrundet teknisk eftersyn forud for indregistreringen er traktatmedholdeligt, såfremt det ikke er større end det gebyr, der under tilsvarende omstændigheder opkræves for et køretøj af indenlandsk oprindelse.

Sagens omkostninger

25 De udgifter, der er afholdt af den danske regering og EF-Kommissionen, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke godtgøres. Da sagens behandling i forhold til hovesagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser
kender

DOMSTOLEN (tredje afdeling)

vedrørende de spørgsmål, som er forelagt den af fredsdommeren ved 3. canton de Schaerbeek ved dom af 1. februar 1985, for ret:

1) Traktatens artikel 30 skal fortolkes således, at en national retsforskrift, hvorefter indregistrering af et importeret motorkøretøj, der er udstyret med en typeattest til dokumentation af, at køretøjet er identisk med de typer af køretøjer, som er godkendt i importmedlemsstaten, gøres betinget af, at køretøjet gennemgår et teknisk eftersyn, udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion. En sådan foranstaltning er dog begrundet efter traktatens artikel 36, såfremt den vedrører køretøjer, som er bragt i færdslen forud for indregistreringen og såfremt den gælder uden forskel for indenlandske og importerede køretøjer.

2) Traktatens artikler 30 og 36 skal fortolkes således, at et teknisk eftersyn af et importeret køretøj, hvis formål alene er at udvirke en skriftlig erklæring fra køretøjets indehaver, er en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion, der er forbudt efter traktaten.

3) — Et gebyr for et teknisk eftersyn, der er i strid med traktaten, er i sig selv traktatstridigt.

— Et gebyr for et efter traktatens artikel 36 begrundet teknisk eftersyn forud for indregistreringen er traktatmedholdeligt, såfremt det ikke er større end det gebyr, der under tilsvarende omstændigheder opkræves for et køretøj af indenlandsk oprindelse.

Everling Galmot Kakouris

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 12. juni 1986.

P. Heim
Justitssekretær

U. Everling
Formand for trejde afdeling