SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS GIUSEPPE TESAURO

vom 20. Februar 1997 *

1. Die dem Gerichtshof vom Länsrätt Stockholm vorgelegten Vorabentscheidungsfragen betreffen die Auslegung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger [1] sowie der Artikel 30 und 36 des Vertrages.

Genauer gesagt möchte das nationale Gericht wissen, ob eine nationale Vorschrift, die für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, obwohl diese mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, die Vorlage einer nationalen Bescheinigung verlangt, mit der bestätigt wird, daß die Fahrzeuge den nationalen Vorschriften auf dem Gebiet der Abgasemissionen entsprechen, mit der Richtlinie 70/156 vereinbar ist und, wenn ja, ob sie nicht gleichwohl eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung darstellt.

Einschlägige Vorschriften des Gemeinschafts- und des nationalen Rechts

2. Zum besseren Verständnis der Tragweite der dem Gerichtshof gestellten Vorabentscheidungsfragen sind zunächst die einschlägigen Vorschriften des Gemeinschafts- und des nationalen Rechts anzuführen.

— *Gemeinschaftsrechtliche Regelung*

3. Die gemeinschaftsrechtliche Regelung für Kraftfahrzeuge besteht aus einer Rahmenrichtlinie und etwa 45 sogenannten Einzelrichtlinien. Mit diesen Richtlinien wurden die technischen Vorschriften und die Vorschriften über das Funktionieren des Sektors vollständig harmonisiert; aufgrund der mit ihnen getroffenen Regelung konnte das System der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge der Klasse M1 [2] — um ein solches geht es in dieser Rechtssache — in Kraft gesetzt werden. Die Anwendung dieses Systems, die den einzelnen Herstellern vom 1. Januar 1993 bis 31. Dezember 1995 freigestellt war, wurde vom 1. Januar 1996 an verbindlich. Seit diesem Zeitpunkt sind die Mitgliedstaaten also zur Anwendung und Einhaltung des EG-Typgenehmigungsverfahrens *verpflichtet*.

* Originalsprache: Italienisch.

1 — ABL. L 42, S. 1.

2 — Es handelt sich dabei um Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Die Rahmenrichtlinie für den Sektor ist die genannte Richtlinie 70/156, die durch die Richtlinie 92/53/EWG [3] geändert wurde. Diese regelt das Verfahren für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern, die in einer oder mehreren Stufen hergestellt werden, sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, die für den Anbau an derartigen Kraftfahrzeugen und Anhängern vorgesehen sind (Artikel 1). Der Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung für ein Fahrzeug, der in nur einem Mitgliedstaat einzureichen ist, ist vom Hersteller zusammen mit der erforderlichen Beschreibungsmappe an die für die Erteilung der Typgenehmigung zuständige Behörde zu richten; die Beschreibungsunterlagen zu jeder Einzelrichtlinie sind bis zum Zeitpunkt der Erteilung oder Verweigerung der Genehmigung für die Genehmigungsbehörde bereitzustellen (Artikel 3 Absatz 1). Die Genehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, an die der Antrag gerichtet ist, füllt einen Genehmigungsbogen aus, in dem bescheinigt wird, daß der fragliche Fahrzeugtyp mit den Angaben in den Beschreibungsunterlagen übereinstimmt und die durch die jeweiligen Einzelrichtlinien vorgeschriebenen technischen Anforderungen erfüllt (Artikel 4 Absätze 1). Durch die EG-Typgenehmigung wird also bescheinigt, daß der fragliche Fahrzeugtyp sämtlichen durch die jeweiligen Einzelrichtlinien vorgeschriebenen technischen Anforderungen entspricht.

In der Übereinstimmungsbescheinigung, die der Hersteller gemäß Artikel 6 Absatz 1 jedem Fahrzeug der Serie beilegt, wird bescheinigt, daß das Fahrzeug mit dem genehmigten Typ übereinstimmt. Der hier einschlägige Artikel 7 Absatz 1 bestimmt sodann: „Jeder Mitgliedstaat ermöglicht die Zulassung bzw. gestattet den Verkauf oder das Inverkehrbringen von neuen Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Bau- und Wirkungsweise dann und nur dann, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind." Artikel 7 Absatz 3 bestimmt: „Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß Fahrzeuge, Bauteile oder selbständige technische Einheiten eines bestimmten Typs die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden, obwohl sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung oder einer ordnungsgemäßen Kennzeichnung versehen sind, so kann er für eine Dauer von höchstens sechs Monaten die Zulassung solcher Fahrzeuge verweigern oder den Verkauf oder das Inverkehrbringen solcher Fahrzeuge, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten auf seinem Hoheitsgebiet verbieten. Er hat hiervon die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unter Angabe der für diese Entscheidung maßgeblichen Gründe unverzüglich zu unterrichten. Bestreitet der Mitgliedstaat, der die Typgenehmigung erteilt hat, die ihm gemeldete Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit, so bemühen sich die betreffenden Mitgliedstaaten um die Beilegung des Streitfalles. Die Kommission wird laufend darüber unterrichtet und führt erforderlichenfalls Konsultationen durch, um eine Lösung herbeizuführen." [4]

Stimmt ein Fahrzeug nicht mit dem genehmigten Typ überein, so obliegt es dem Mitgliedstaat, der die Typgenehmigung erteilt hat, die Maßnahmen zu treffen, die er für angebracht hält und die gegebenenfalls bis zum Entzug der Typgenehmigung gehen können (Artikel 11 Absatz 2). Die anderen Mitgliedstaaten können, wenn sie Zweifel haben, ob ein Fahrzeug mit dem genehmig-

3 — ABl. L 225, S. 1.

4 — Ein ähnliches Verfahren ist nach Artikel 4 Absatz 1 für die Erteilung der Typgenehmigung vorgesehen.

ten Typ übereinstimmt, von dem Mitgliedstaat, der die Typgenehmigung erteilt hat, nur eine Prüfung verlangen (Artikel 11 Absatz 3).

4. Von Bedeutung für das vorliegende Verfahren ist außerdem die Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung [5]. Diese Einzelrichtlinie sieht unter anderem vor, daß die „Mitgliedstaaten ... die EWG-Betriebserlaubnis oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für ein Fahrzeug wegen der Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung ... nicht verweigern [dürfen]", wenn dieses Fahrzeug bestimmten Anforderungen genügt (Artikel 2). Außerdem sieht diese durch die Richtlinie 91/441/EWG [6] geänderte Richtlinie vor: „Die Fahrzeugteile, die einen Einfluß auf die Auspuff- und Verdunstungsemissionen haben können, müssen so entworfen, gebaut und angebracht sein, daß das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen trotz der Schwingungen, denen es ausgesetzt ist, den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht. Die vom Hersteller eingesetzten technischen Mittel müssen gewährleisten, daß die Fahrzeuge während ihrer gesamten normalen Lebensdauer und bei normalen Verwendungsbedingungen tatsächlich begrenzte Auspuff- und Verdunstungsemissionen entsprechend dieser Richtlinie aufweisen. Für die Auspuffemissionen gelten diese Bedingungen als erfüllt, wenn die Bedingungen von 5.3.1.4 bzw. 7.1.1.1 erfüllt sind" (Bestimmung 5.1.1 des Anhangs I).

5 — ABl. L 76, S. 1.
6 — ABl. L 242, S. 1.

— *Vorschriften des nationalen Rechts*

5. Artikel 12 Absatz 1 Nummer 9 des schwedischen Erlasses über die Zulassung von Kraftfahrzeugen (Bilregisterkungörelsen) verlangt für die Zulassung zusätzlich zur EG-Übereinstimmungsbescheinigung eine nationale Übereinstimmungsbescheinigung. In diesem Dokument, das vom schwedischen Importeur ausgestellt wird, muß bescheinigt sein, daß für die Motorenfamilie, zu der das fragliche Fahrzeug gehört, eine Genehmigung erteilt worden ist, mit der bestätigt wird, daß sie den durch die schwedische Abgasverordnung (Bilavgasförordning; nachstehend: BAF) aufgestellten Anforderungen entspricht. Der Hersteller muß diese Genehmigung beantragen, wenn er ein neues Fahrzeugmodell herausbringen will; sie gilt für eine „Motorenfamilie", d. h. für eine Kategorie von Fahrzeugen mit ähnlichem Motor (Artikel 2 BAF). Der Hersteller entscheidet selbst, welcher Motorenfamilie das neue Fahrzeugmodell zugeordnet werden soll. Die durch die BAF aufgestellten Voraussetzungen gelten als erfüllt, wenn für die Motorenfamilie, zu der das fragliche Fahrzeug gehört, von einer Behörde innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums eine Genehmigung erteilt worden ist (Artikel 6 Absatz 2 BAF).

Ist ein Fahrzeug mit einer EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehen, so verlangt die schwedische Regelung also lediglich deren Umwandlung in eine nationale, d. h. es sind keine zusätzlichen Kontrollen vorgesehen, um im Einzelfall festzustellen, ob das Fahrzeug den nationalen Vorschriften über die Luftverunreinigung durch Abgase entspricht. Die Erteilung der nationalen Bescheinigung setzt aber die Vorlage einer Beschreibungsmappe, die weitgehend mit der übereinstimmt, die vom Hersteller bereits zur Erlangung der EG-Typgenehmigung vorgelegt wurde, sowie die Zahlung von jährlich 32 330 SKR pro Motorenfamilie [7] voraus, zuzüglich 25 SKR pro verkauftes Kraftfahrzeug sowie weitere 75 SKR pro Kraftfahrzeug zugunsten des Amtes für Naturschutz zur Finanzierung des schwedischen Typgenehmigungsverfahrens betreffend die Abgasemissionen.

6. Das Erfordernis einer nationalen Bescheinigung hängt offensichtlich mit dem schwedischen System der Kontrolle der Fahrzeuge und der Haftung des Herstellers zusammen. Jeder Hersteller, der in Schweden Kraftfahrzeuge vertreiben will, muß sich nämlich zur kostenlosen Übernahme der Reparatur von Fahrzeugen verpflichten, die bei einer amtlichen Kontrolle [8] etwa nicht den Vorschriften für die Abgasemission entsprechen. Diese Verpflichtung betrifft aber nicht Privatfahrzeuge, die älter als fünf Jahre sind oder mehr als 80 000 km zurückgelegt haben. Bei erheblichen Mängeln kann dem Hersteller auferlegt werden, auf seine Kosten bestimmte Teile des Abgasreinigungssystems auszutauschen oder, in Extremfällen, alle Fahrzeuge desselben Typs zurückzurufen. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Erfüllung dieser Verpflichtungen erlegt die fragliche schwedische Regelung den Herstellern von im Ausland hergestellten Fahrzeugen auf, in Schweden einen offiziellen Vertreter zu bestellen.

Letztlich dienen die nationale schwedische Bescheinigung und das dazugehörende Register wohl dazu, die Fahrzeuge einer Motorenfamilie zuzuordnen, damit die zuständigen Behörden für — wegen Nichtübereinstimmung mit den Vorschriften über die Abgasemissionen — mangelhafte Fahrzeuge derselben Motorenfamilie über die Informationen verfügen, die für die Haftbarmachung des Herstellers als erforderlich angesehen werden.

Sachverhalt und Vorabentscheidungsfragen

7. Mit Entscheidung vom 24. Mai 1995 lehnte die Regierung der Provinz Stockholm einen von der VAG Sverige AB eingereichten Antrag auf Zulassung eines Kraftfahrzeugs

7 — Die Genehmigung für eine Motorenfamilie ist nämlich jedes Jahr zu beantragen.

8 — Neben der jährlichen technischen Kontrolle, die für Fahrzeuge, die älter als 3 Jahre sind, zwingend vorgeschrieben ist, können Fahrzeuge einer weit gründlicheren Kontrolle des Abgasreinigungssystems unterzogen werden, die durch das schwedische Amt für Naturschutz durchgeführt wird. Dieses Amt kontrolliert regelmäßig anhand von Stichproben, die aus den Fahrzeugen einer Motorenfamilie genommen werden, ob diese den durch die Gemeinschaftsregelung aufgestellten Anforderungen entspricht. Erweist sich das fragliche Fahrzeug bei einer solchen Kontrolle als mangelhaft, so wird dem betreffenden Hersteller auferlegt, bei sämtlichen Fahrzeugen dieser Motorenfamilie die erforderlichen Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

des Typs Audi A 4 ab. Diese Ablehnung wurde damit begründet, daß das Fahrzeug zwar mit einer ordnungsgemäßen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehen sei, die nationale Bescheinigung nach dem bereits genannten Artikel 12 Absatz 1 Nummer 9 — d. h. die Bescheinigung, mit der bestätigt wird, daß die Motorenfamilie, zu der das fragliche Fahrzeug gehört, den durch die BAF auf dem Gebiet der Abgasemissionen aufgestellten Anforderungen entspricht — aber nicht vorgelegt worden sei.

Die VAG Sverige AB klagte gegen diese Entscheidung vor dem Länsrätt Stockholm, wobei sie unter anderem geltend machte, daß die Auffassung der Provinzregierung gegen das Gemeinschaftsrecht, insbesondere die Richtlinie 70/156 über das Typgenehmigungsverfahren für Kraftfahrzeuge, verstoße.

8. Da nach Auffassung des nationalen Gerichts zur Beilegung des Rechtsstreits das Gemeinschaftsrecht auszulegen ist, hat es beschlossen, den Gerichtshof um Vorabentscheidung zu ersuchen. Es stellt folgende Fragen:

1. Ist das Erfordernis einer Bescheinigung gemäß dem schwedischen Erlaß über die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit den Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG des Rates in ihrer letzten Fassung vereinbar?

2. Bei Bejahung der ersten Frage: Ist dieses Erfordernis mit Artikel 30 EG-Vertrag vereinbar, oder ist es als eine „Maßnahme gleicher Wirkung" anzusehen?

3. Kann, wenn die erste Frage zu bejahen ist und die zweite Frage dahin beantwortet wird, daß die Maßnahme als eine „Maßnahme gleicher Wirkung" anzusehen ist, das Erfordernis einer Bescheinigung nach schwedischem Recht aufgrund von Artikel 36 aufrechterhalten werden?

Die erste Frage

9. Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 70/156 in ihrer letzten Fassung dahin auszulegen sind, daß sie einer nationalen Regelung entgegenstehen, die für die Zulassung eines Kraftfahrzeugs, obwohl dieses mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist, die Vorlage einer nationalen Bescheinigung darüber verlangt, daß es mit einer Motorenfamilie übereinstimmt, für die eine Genehmigung erteilt worden ist, mit der bestätigt wird, daß die durch die nationale Regelung auf dem Gebiet der Abgasemissionen aufgestellten Anforderungen erfüllt sind.

Zu prüfen ist also, ob das durch die Richtlinie 70/156 vorgesehene Typgenehmigungsverfahren — und damit die vom Hersteller ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung — den Mitgliedstaaten die Möglichkeit läßt, die Zulassung von Fahrzeugen von nationalen Verfahren und/oder Bescheinigungen abhängig zu machen.

10. Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß die einschlägige Gemeinschaftsregelung ganz offensichtlich eindeutig ist:

a) Die Mitgliedstaaten lassen neue Kraftfahrzeuge zu bzw. gestatten ihren Verkauf oder ihr Inverkehrbringen „dann und nur dann, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind" (Artikel 7 Absatz 1).

b) Die Mitgliedstaaten können die Zulassung von Fahrzeugen, die mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, nur dann verweigern oder den Verkauf oder das Inverkehrbringen solcher Fahrzeuge verbieten, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die „die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden", und sie können dies jedenfalls nur für die Dauer von höchstens sechs Monaten tun; während dieser Zeit ist, wenn der Mitgliedstaat, der die Typgenehmigung erteilt hat, die Gefährdung der Sicherheit des Straßenverkehrs bestreitet, unter Federführung der Kommission eine Lösung herbeizuführen (Artikel 7 Absatz 3).

Im Ergebnis ist die Möglichkeit, die Zulassung eines mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehenen Kraftfahrzeugs zu verweigern, auf einen Zeitraum von sechs Monaten beschränkt, und sie wird nur aus Gründen eingeräumt, die mit der Sicherheit des Straßenverkehrs zusammenhängen; außerdem hat der Mitgliedstaat, der eine solche Entscheidung fällt, die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unverzüglich zu unterrichten. Abgesehen von diesem Fall sieht die Richtlinie 70/156 keine Möglichkeit vor, die Zulassung von mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehenen Fahrzeugen zu verweigern oder sie gar von der Erfüllung zusätzlicher Anforderungen oder Nachweise abhängig zu machen. Artikel 7 Absatz 1 ist daher dahin auszulegen, daß ein mit der fraglichen Bescheinigung versehenes Fahrzeug zugelassen werden *muß*.

11. Im vorliegenden Fall wird die Verweigerung der Zulassung, wie bereits erwähnt, gerade auf das Fehlen einer nationalen Bescheinigung darüber gestützt, daß das fragliche Fahrzeug den Erfordernissen eines nationalen Erlasses auf dem Gebiet der Abgasemissionen entspricht. Wir haben es also mit einem Erfordernis zu tun, das — systematisch gesehen — nicht auf Gründen beruht, die mit der Sicherheit des Straßenverkehrs zusammenhängen, und das daher keinesfalls in den Geltungsbereich des Artikels 7 Absatz 3 fällt.

Dies reicht aus, um zu dem Ergebnis zu gelangen, daß die Richtlinie 70/156 der Anwendung einer nationalen Regelung wie der hier fraglichen entgegensteht. Aus der Richtlinie 70/220 über die Abgasemissionen ergeben sich in diesem Zusammenhang keine zusätzlichen Gesichtspunkte, da das EG-Typgenehmigungsverfahren nach der Richtlinie 70/156 die Erfüllung aller in den Einzelrichtlinien vorgesehenen Anforderungen, einschließlich der über die Abgasemissionen, voraussetzt. Außerdem sind, wie die schwedische Regierung während des Verfahrens selbst bestätigt hat, die einschlägigen nationalen Vorschriften nicht strenger als die gemeinschaftlichen, sondern im wesentlichen

mit diesen identisch, zumal die nationale Übereinstimmungsbescheinigung keine zusätzlichen Kontrollen voraussetzt.

12. Tatsächlich entspricht die nationale Regelung wohl eher dem Erfordernis, die Haftung des Herstellers und insbesondere das Funktionieren des Rückrufverfahrens zu gewährleisten. Dieses Erfordernis kann jedoch an der Problemstellung nichts ändern, da feststeht, daß die Richtlinie 70/156, abgesehen von den Fällen und in dem begrenzten Rahmen des Artikels 7 Absatz 3, nicht die Möglichkeit zuläßt, die Zulassung von mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehenen Fahrzeugen zu verweigern oder zu verzögern.

Sodann wird diesem Erfordernis zumindest schon insoweit durch die Gemeinschaftsregelung Genüge getan, als es nach den Ausführungen der schwedischen Regierung dazu dient, auf Fahrzeuge zugreifen zu können, die sich bereits im Verkehr befinden, aber bei der regelmäßigen Kontrolle durch das Amt für Naturschutz als den Abgasemissionsvorschriften nicht mehr entsprechend erweisen [9]. Die Richtlinie 70/156 läßt insoweit gewiß nichts offen: Artikel 11 berücksichtigt nämlich gerade den Fall, daß die Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Typ nach dem Inverkehrbringen des fraglichen Fahrzeugs eintritt, und verpflichtet den Mitgliedstaat, der die Typgenehmigung erteilt hat, den Fall zu prüfen und die angebrachten Maßnahmen zu treffen, die gegebenenfalls bis zum Entzug der Typgenehmigung gehen können.

13. Im Ergebnis glaube ich nicht, daß das Erfordernis, die Haftung des Herstellers zu gewährleisten, selbst wenn es — auch nur mittelbar — mit Erwägungen des Umweltschutzes zusammenhängt, im Rahmen einer harmonisierten Regelung wie der hier fraglichen eine selbständige Bedeutung haben kann. Ich kann mir auch nicht vorstellen, wie es die fragliche Regelung dem Hersteller ermöglichen können soll, sich seiner Haftung zu entziehen, da dessen Identifizierbarkeit ja bereits durch die Übereinstimmungsbescheinigung sichergestellt ist und seine Haftung — wie vernünftigerweise angenommen werden kann — auch ohne eine entsprechende schriftliche Verpflichtungserklärung seinerseits geltend gemacht werden kann.

14. Im übrigen kann meines Erachtens auch das Vorbringen der schwedischen Regierung, die Gemeinschaft habe beim Beitritt Schwedens die Beibehaltung der fraglichen Regelung erlaubt, nicht berücksichtigt werden. Insoweit genügt der Hinweis, daß in der Erklärung, auf die sich die schwedische Regierung bezieht, nur festgestellt wird, daß die fraglichen Richtlinien „die Aufrechterhaltung des in Schweden geltenden Rückrufverfahrens nicht ausschließen, soweit dabei die Richtlinien der Gemeinschaft über die Haftung und die Sicherheit eingehalten werden. Die Gemeinschaft ist bereit, diese

9 — Die durch die Richtlinie 70/220 in der Fassung der Richtlinie 91/441 vorgesehenen technischen Vorschriften auf dem Gebiet der Abgasemissionen gelten nämlich als ausreichend mit der Folge, daß die Typgenehmigung erteilt wird, auch und gerade im Hinblick auf die normale Lebensdauer bei normalen Verwendungsbedingungen.

Frage in den Gesprächen mit den schwedischen Experten zu klären" [10].

Diese Erklärung — weit davon entfernt, die Aufrechterhaltung der fraglichen nationalen Regelung zu erlauben — beschränkt sich also darauf, die Möglichkeit von Verhandlungen über diesen Punkt offen zu lassen. Hier genügt jedenfalls der Hinweis, daß mündliche Erklärungen nach einer ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofes von begrenztem Wert sind, da sie nicht zur Auslegung einer Vorschrift des Gemeinschaftsrechts herangezogen werden können, „wenn der Inhalt der Erklärung ... in der fraglichen Bestimmung keinen Ausdruck gefunden und somit keine rechtliche Bedeutung hat" [11].

15. Artikel 112 der Beitrittsakte gewährt für die Anpassung der nationalen Vorschriften an die in Anhang XII der Beitrittsakte einzeln aufgeführten Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts ausdrücklich eine Übergangszeit von vier Jahren ab dem Zeitpunkt des Beitritts. In diesem Anhang ist aber weder die Richtlinie 70/156 noch die Richtlinie 70/220 erwähnt, d. h., Schweden hat für diese Richtlinien keine Übergangszeit in Anspruch genommen und war daher vom Zeitpunkt des Beitritts an verpflichtet, den gemeinschaftlichen Besitzstand auf diesem Gebiet zu beachten.

10 — Erklärung vom 27. Mai 1993, enthalten in der Niederschrift der Fünften Ministerkonferenz vom 21. Dezember 1993.

11 — Urteil vom 26. Februar 1991 in der Rechtssache C-292/89 (Antonissen, Slg. 1991, I-745, Randnr. 18).

Die zweite und die dritte Frage

16. Das Ergebnis, zu dem ich bei der ersten Frage gelangt bin, macht eine Beantwortung der zweiten und der dritten Frage offensichtlich überflüssig. Allerdings ist das Erfordernis einer nationalen Übereinstimmungsbescheinigung ganz eindeutig eine nach Artikel 30 EG-Vertrag verbotene Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung. Die schwedische Regierung, die insoweit erst in der mündlichen Verhandlung — allerdings ohne große Überzeugung und auch ohne jede Begründung — das Urteil Keck und Mithouard [12] angeführt hat, bestreitet dies nicht. Und tatsächlich ließe sich der Widerspruch zu Artikel 30 kaum leugnen, da die fragliche Regelung a) die Vorlage einer zusätzlichen Mappe und die Anwesenheit eines offiziellen Vertreters in Schweden verlangt und b) abgesehen von der Zahlung nicht unerheblicher Beträge zu einer Verzögerung von etwa acht Wochen bei der Zulassung führt.

Unter diesen Voraussetzungen kann der Umstand, daß keine zusätzlichen Kontrollen stattfinden und es sich im wesentlichen nur um eine Umwandlung in eine nationale Bescheinigung handelt, nur als völlig unerheblich angesehen werden. Die Rechtsprechung auf diesem Gebiet geht, wie bereits erwähnt, eindeutig dahin, daß auch bei der unmittelbaren und automatischen Erteilung einer Genehmigung ein Verstoß gegen

12 — Urteil vom 24. November 1993 in den verbundenen Rechtssachen C-267/91 und C-268/91 (Slg. 1993, I-6097).

Artikel 30 des Vertrages vorliegt: Eine durch den Vertrag garantierte grundlegende Freiheit kann nämlich nicht von der Zustimmung der Verwaltung abhängen, gleich ob diese dabei über mehr oder weniger Ermessen verfügt [13].

17. Zudem kommen im vorliegenden Fall, anders als die schwedische Regierung meint, keinerlei Gründe in Betracht, die geeignet wären, die fragliche Maßnahme zu rechtfertigen. Insoweit genügt der Hinweis, daß der Rückgriff auf Artikel 36 „nicht mehr möglich [ist], wenn Richtlinien der Gemeinschaft die Harmonisierung der Maßnahmen vorsehen, die zur Verwirklichung des konkreten Ziels, das durch den Rückgriff auf Artikel 36 erreicht werden soll, erforderlich sind" [14].

Im vorliegenden Fall ist das fragliche Gebiet, wie schon dargelegt, durch das Gemeinschaftsrecht abschließend geregelt. Dies wird, wie bereits nachgewiesen, durch die schwedische Regelung selbst bestätigt, die für die Erteilung der fraglichen Bescheinigung keine zusätzliche Kontrolle verlangt, um die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften zu überprüfen.

Ergebnis

18. Nach alledem schlage ich vor, die Fragen des Länsrätt Stockholm wie folgt zu beantworten:

1. Die Richtlinie 70/156/EWG des Rates ist dahin auszulegen, daß sie einer nationalen Regelung entgegensteht, die für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, denen eine gültige EG-Übereinstimmungsbescheinigung beiliegt, die Vorlage einer nationalen Bescheinigung verlangt, mit der bestätigt wird, daß die Fahrzeuge den nationalen Vorschriften auf dem Gebiet der Abgasemissionen entsprechen.

2. In Anbetracht der Antwort auf die erste Frage ist es nicht erforderlich, auf die zweite und die dritte Frage zu antworten.

13 — Vgl. z. B. Urteil vom 8. Februar 1983 in der Rechtssache 124/81 (Kommission/Vereinigtes Königreich, Slg. 1983, 203, Randnr. 18).

14 — Urteil vom 23. Mai 1996 in der Rechtssache C-5/94 (Hedley Lomas, Slg. 1996, I-2553, Randnr. 18).