# JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
# GIUSEPPE TESAURO
## 20 päivänä helmikuuta 1997 *

1. Länsrätten i Stockholms länin yhteisöjen tuomioistuimelle esittämät ennakkoratkaisukysymykset koskevat moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY [1] ja EY:n perustamissopimuksen 30 ja 36 artiklan tulkintaa.

Kansallinen tuomioistuin haluaa tarkemmin sanoen ratkaisun siitä, onko kansallinen oikeussääntö, jonka mukaan moottoriajoneuvojen rekisteröinnin edellytyksenä on kansallinen todistus, jonka mukaan ajoneuvo täyttää kansalliset pakokaasupäästönormit, vaikka nämä ajoneuvot on varustettu voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella, yhteensopiva direktiivin 70/156/ETY säännösten kanssa, ja, mikäli kysymykseen vastataan myöntävästi, myös siitä, onko kyseinen säännös tästä huolimatta vaikutukseltaan vastaava toimenpide.

**Asiaa koskevat yhteisön säännökset ja kansallinen lainsäädäntö**

2. Jotta voitaisiin paremmin ymmärtää yhteisöjen tuomioistuimelle esitettyjen ennakkoratkaisukysymysten sisältö, on hyvä käydä aluksi läpi asiaa koskevat yhteisön säännökset ja kansallinen lainsäädäntö.

*Yhteisön säännökset*

3. Moottoriajoneuvoja koskeva yhteisön lainsäädäntö sisältää puitedirektiivin ja noin 45 erityisdirektiiviä. Näihin direktiiveihin sisältyvien säännösten kokonaisuus, jolla on yhdenmukaistettu tyhjentävästi alan tekniset ja toimintaa koskevat säännöt, on antanut mahdollisuuden yhteisön tyyppihyväksyntää koskevan järjestelmän käyttöönottamiseen M1-luokan ajoneuvojen osalta, [2] ja nyt käsiteltävän asian kohteena oleva ajoneuvo kuuluu juuri tähän ajoneuvoluokkaan. Järjestelmän soveltaminen, joka oli autonvalmistajille vapaaehtoista 1.1.1993 ja 31.12.1995 välisen ajan, tuli pakolliseksi 1.1.1996. Tämän jälkeen jäsenvaltioilla on siis *velvollisuus* soveltaa ja noudattaa yhteisön tyyppihyväksyntämenettelyä.

* Alkuperäinen kieli: italia.

1 — EYVL L 42, s. 1.

2 — M1-luokan ajoneuvoilla tarkoitetaan sellaisia matkustajien kuljettamiseen käytettäviä ajoneuvoja, joissa on kuljettajan istuimen lisäksi istuimet enintään kahdeksalle matkustajalle.

Alan puitedirektiivi on nimenomaan direktiivi 70/156/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 92/53/ETY. [3] Tässä direktiivissä määritellään yhteisön tyyppihyväksyntämenettely, joka koskee yhdessä tai useammassa vaiheessa rakennettuja moottoriajoneuvoja ja niiden perävaunuja sekä tällaisten ajoneuvojen ja perävaunujen järjestelmiä, osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä (1 artikla). Valmistajan on toimitettava vain yhden jäsenvaltion hyväksyntäviranomaiselle ajoneuvon tyyppihyväksyntää koskeva hakemus, johon on liitettävä vaaditut asiakirjat; jokaista erityisdirektiiviä koskevat hyväksyntäasiakirjat on annettava hyväksyntäviranomaisen käyttöön hyväksynnän anto- tai epäämispäivään asti (3 artiklan 1 kohta). Sen jäsenvaltion viranomaiset, jossa hakemus on jätetty, täyttävät ajoneuvon hyväksyntätodistuksen, jossa todetaan, että kyseinen ajoneuvotyyppi on valmistusasiakirjojen tietojen mukainen ja täyttää erityisdirektiivien tekniset vaatimukset (4 artiklan 1 kohta). Yhteisön tyyppihyväksynnästä käy siis ilmi, että kyseinen ajoneuvotyyppi on kussakin erityisdirektiivissä säädettyjen kaikkien teknisten vaatimusten mukainen.

Direktiivin 6 artiklan 1 kohdan mukaan valmistaja laatii vaatimustenmukaisuustodistuksen jokaisesta sarjatuotannossa valmistetusta ajoneuvosta, ja siinä todetaan, että kyseinen ajoneuvo on hyväksytyn ajoneuvotyypin mukainen. Direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa, joka on tärkeä nyt käsiteltävän asian kannalta, säädetään lisäksi, että "jäsenvaltioiden on rekisteröitävä uudet ajoneuvot ja sallittava niiden myynti ja käyttöönotto niiden valmistukseen ja toimintaan liittyvistä syistä jos, ja ainoastaan jos ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella". Saman artiklan 3 kohdassa säädetään, että "jos jäsenvaltio arvioi, että tietyn tyyppiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat vakavana vaarana liikenneturvallisuudelle, vaikka ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella tai riittävillä merkinnöillä, se voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltäytyä rekisteröimästä tällaista ajoneuvoa tai kieltää tällaisten ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden myynnin tai käyttöönoton alueellaan. Sen on viipymättä ilmoitettava tästä muille jäsenvaltioille ja komissiolle ja ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt. Jos tyyppihyväksynnän antanut jäsenvaltio riitauttaa sille ilmoitetun väitetyn liikenneturvallisuudelle aiheutuvan vaaran, asianomaisten jäsenvaltioiden on pyrittävä ratkaisemaan erimielisyys. Komissiolle on ilmoitettava asiasta ja se tarvittaessa kutsuu osapuolet asiaa koskevaan neuvotteluun ratkaisun aikaansaamiseksi". [4]

Jos ajoneuvo ei ole hyväksytyn tyypin vaatimusten mukainen, tyyppihyväksynnän antaneen jäsenvaltion on toteutettava aiheelliset toimenpiteet, jotka voivat käsittää jopa tyyppihyväksynnän peruuttamisen (11 artiklan 2 kohta). Jos toiset jäsenvaltiot epäilevät, ettei ajoneuvo ole hyväksytyn tyypin vaatimusten mukainen, ne voivat ainoastaan

3 — EYVL L 225, s. 1.

4 — Direktiivin 4 artiklan 1 kohdan mukaan samankaltainen menettely koskee tyyppihyväksynnän myöntämistä.

pyytää tyyppihyväksynnän antanutta jäsenvaltiota tarkastamaan asian (11 artiklan 3 kohta).

4. Nyt käsiteltävän asian kannalta on merkityksellinen myös moottoriajoneuvojen ottomoottoreiden kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 maaliskuuta 1970 annettu neuvoston direktiivi 70/220/ETY. [5] Tässä erityisdirektiivissä säädetään muun muassa, että "jäsenvaltio ei saa evätä ajoneuvolta ETY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää moottoriajoneuvojen ottomoottoreiden kaasujen aiheuttamaan ilman pilaantumiseen liittyvistä syistä", jos ajoneuvo täyttää tietyt vaatimukset (2 artikla). Samassa direktiivissä, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 91/441/ETY, [6] säädetään lisäksi seuraavaa: "Osat, jotka voivat vaikuttaa pakokaasu- ja haihtumispäästöihin, on suunniteltava, valmistettava ja koottava siten, että ajoneuvo tavanomaisessa käytössä täyttää tämän direktiivin vaatimukset kyseisiin osiin kohdistuvasta tärinästä huolimatta. Valmistajan suorittamien teknisten toimenpiteiden on oltava sellaisia, että pakokaasu- ja haihtumispäästöjä rajoitetaan tehokkaasti tätä direktiiviä noudattaen ajoneuvon tavanomaisen käytön ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Pakokaasupäästöjä koskevien määräysten katsotaan täyttyvän, jos 5.3.1.4 ja 7.1.1.1 kohdan määräykset täyttyvät" (liitteessä I oleva 5.1.1 kohta).

*Kansallinen lainsäädäntö*

5. Ajoneuvojen rekisteröintiä koskevan Ruotsin asetuksen (Bilregisterkungörelsen) 12 §:n 1 momentin 9 kohdassa edellytetään ajoneuvon rekisteröimiseksi yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksen lisäksi kansallista vaatimustenmukaisuustodistusta. Tällaisesta ruotsalaisen maahantuojan antamasta todistuksesta on käytävä ilmi, että moottoriperhe, johon kyseinen ajoneuvo kuuluu, on saanut hyväksynnän, jonka mukaan se täyttää pakokaasupäästöjä koskevassa Ruotsin asetuksessa (bilavgasförordningen, jäljempänä BAF) säädetyt edellytykset. Valmistajan on tehtävä kansallista vaatimustenmukaisuustodistusta koskeva hakemus uuden automallin tullessa markkinoille, ja hakemus koskee "moottoriperhettä" eli sellaista ajoneuvoluokkaa, jossa on samanlainen moottori (BAF:n 2 §). Valmistaja valitsee itse moottoriperheen, johon uusi automalli luokitellaan. BAF:ssa vahvistettujen edellytysten katsotaan täyttyneen, jos moottoriperheellä, johon kyseinen ajoneuvo kuuluu, on Euroopan talousalueen viranomaisen antama hyväksyntä (BAF:n 6 §:n 2 momentti).

5 — EYVL L 76, s. 1.
6 — EYVL L 242, s. 1.

Kun ajoneuvo on varustettu yhteisön tyyppihyväksyntätodistuksella, on Ruotsin lainsäädännön mukaan vain vaihdettava kyseinen todistus kansalliseen todistukseen, joten viranomaiset eivät tee lisätarkastuksia varmistaakseen, täyttääkö ajoneuvo käytännössä kansalliset pakokaasupäästönormit. Kansallisen todistuksen saamiseksi on kuitenkin esitettävä erityisiä asiakirjoja, jotka ovat suurelta osin samoja kuin ne, jotka valmistaja on jo esittänyt saadakseen yhteisön tyyppihyväksynnän, ja maksettava 32 330 Ruotsin kruunua (SEK) vuodessa kunkin moottoriperheen osalta [7]. Tähän lisätään 25 SEK:n suuruinen maksu myydyltä autolta sekä 75 SEK samoin kultakin autolta, jotka maksut on maksettava Statens naturvårdsverkille pakokaasupäästöjä koskevan ruotsalaisen hyväksymismenettelyn rahoittamiseksi.

6. Kansallista todistusta koskeva vaatimus näyttää liittyvän ajoneuvojen katsastusta ja valmistajan tuotevastuuta koskevaan Ruotsin järjestelmään. Jokaisen autonvalmistajan, joka aikoo myydä autoja Ruotsissa, on sitouduttava ottamaan veloituksetta vastuulleen sellaisten ajoneuvojen korjaaminen, jotka eivät virallisessa katsastuksessa [8] enää täytä pakokaasupäästönormeja. Tämä sitoumus ei kuitenkaan koske sellaisia yksityishenkilöiden autoja, jotka ovat yli 5 vuotta vanhoja tai joilla on ajettu yli 80 000 kilometriä. Mikäli päästömäärät poikkeavat normeista merkittävästi, valmistaja voidaan velvoittaa vaihtamaan omalla kustannuksellaan tietyt osat ilman pilaantumista estävästä järjestelmästä, ja äärimmäisissä tapauksissa vetämään markkinoilta kaikki saman ajoneuvotyypin ajoneuvot (ns. recall-menettely). Jotta näiden velvoitteiden asianmukainen noudattaminen voitaisiin varmistaa, Ruotsin lainsäädännössä velvoitetaan ulkomailla valmistettavien ajoneuvojen valmistajat nimeämään virallinen edustaja Ruotsiin.

Ruotsalaisen vaatimustenmukaisuustodistuksen ja siihen liittyvän rekisterin tavoitteena on viranomaisten mukaan nimenomaan autojen luokittelu moottoriperheisiin, minkä ansiosta toimivaltaisilla viranomaisilla on käytettävissään tarvittavat tiedot viallisista — eli pakokaasupäästöjä koskevia normeja vastaamattomista — samaan tuoteperheeseen kuuluvista ajoneuvoista valmistajan tuotevastuun syntymiseksi.

## Asiaan liittyvät tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

7. Länsstyrelsen i Stockholms län kieltäytyi 24.5.1995 hyväksymästä erästä Audi A 4 -mallista uutta ajoneuvoa koskenutta VAG Sverige AB:n rekisteröintihakemusta. Kiel-

7 — Moottoriperhettä koskevaa hyväksyntää on näet haettava vuosittain.

8 — Vuosittaisen teknisen katsastuksen lisäksi, joka on pakollinen kolme vuotta vanhemmille autoille, ajoneuvot voidaan kutsua huomattavasti tarkempaan katsastukseen, jonka järjestää Statens naturvårdsverk ja joka koskee ilman pilaantumista estävän järjestelmän laatua. Tämä laitos näet tutkii määräajoin tietyn otoksen samaan moottoriperheeseen kuuluvista ajoneuvoista ja selvittää, täyttävätkö ne yhteisön lainsäädännössä asetetut vaatimukset. Jos tässä tarkastuksessa ajoneuvoissa havaitaan puutteellisuuksia, kyseisen autonvalmistajan on ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin kaikkien samaan moottoriperheeseen kuuluvien ajoneuvojen osalta.

täytymistä perusteltiin sillä, että vaikka kyseinen ajoneuvo oli varustettu voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella, autolla ei ollut edellä mainittua 12 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitettua kansallista todistusta, jossa olisi todettu, että moottoriperhe, johon kyseinen ajoneuvo kuului, täytti BAF:ssa säädetyt pakokaasupäästöjä koskevat edellytykset.

VAG Sverige AB nosti tästä päätöksestä kanteen Länsrätten i Stockholms länissä vedoten muun muassa siihen, että Länsstyrelsenin tulkinta Ruotsin lainsäädännöstä oli yhteisön oikeuden ja erityisesti moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan direktiivin 70/156/ETY vastainen.

8. Koska kansallinen tuomioistuin katsoi yhteisön oikeuden tulkinnan olevan tarpeen asian ratkaisemiseksi, se päätti esittää yhteisöjen tuomioistuimelle ennakkoratkaisupyynnön. Ennakkoratkaisukysymykset ovat seuraavat:

"1) Onko *bilregisterkungörelsen*in 12 §:n 1 momentin 9 kohdan mukainen [ruotsalaista] todistusta koskeva vaatimus yhteensopiva direktiivin 70/156/ETY säännösten kanssa, sellaisena kuin direktiivi on viimeksi muutettuna?

2) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko kyseinen vaatimus EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan mukainen vai voidaanko sen katsoa olevan 'vaikutukseltaan vastaava toimenpide'?

3) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi ja toiseen siten, että toimenpidettä on pidettävä 'vaikutukseltaan vastaavana toimenpiteenä', voidaanko Ruotsin lainsäädännön mukainen todistusta koskeva vaatimus pitää voimassa 36 artiklan nojalla?"

**Ensimmäinen kysymys**

9. Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin tiedustelee siis, onko kansallinen lainsäädäntö, jonka mukaan moottoriajoneuvojen rekisteröimiseksi edellytetään sellaista kansallista todistusta, jossa todetaan kyseisen ajoneuvon olevan sellaisen moottoriperheen mukainen, joka sitä koskevan tyyppihyväksynnän mukaan täyttää kansalliset pakokaasupäästövaatimukset, vaikka kyseinen ajoneuvo on varustettu voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella, ristiriidassa direktiivin 70/156/ETY asian kannalta merkityksellisten säännösten kanssa.

On siis tutkittava, jätetäänkö direktiivin 70/156/ETY mukaisessa hyväksymismenettelyssä ja autonvalmistajan antamassa vaatimustenmukaisuustodistuksessa jäsenvaltioille mahdollisuus edellyttää kansallisia menettelyjä ja/tai todistuksia ajoneuvon rekisteröimiseksi.

10. Totean aluksi, että sovellettava yhteisön lainsäädäntö on tältä osin täysin yksiselitteinen:

a) jäsenvaltioiden on rekisteröitävä uudet ajoneuvot ja sallittava niiden myynti ja käyttöönotto "ainoastaan jos ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella" (7 artiklan 1 kohta);

b) jäsenvaltiot voivat kieltäytyä rekisteröimästä voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella varustettua ajoneuvoa tai kieltää tällaisten ajoneuvojen myynnin tai käyttöönoton alueellaan ainoastaan, jos ne arvioivat, että ajoneuvo on "vakavana vaarana liikenneturvallisuudelle", ja tässäkin tapauksessa ne voivat kieltäytyä rekisteröimästä tällaista ajoneuvoa enintään kuuden kuukauden ajaksi. Jos tyyppihyväksynnän antanut jäsenvaltio tänä aikana riitauttaa sille ilmoitetun väitetyn liikenneturvallisuudelle aiheutuvan vaaran, asianomaisten jäsenvaltioiden on pyrittävä ratkaisemaan erimielisyys komission valvonnassa (7 artiklan 3 kohta).

Kaiken kaikkiaan mahdollisuus kieltäytyä rekisteröimästä voimassa olevalla yhteisön todistuksella varustettua ajoneuvoa on rajoitettu kuuteen kuukauteen, ja se koskee ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyviä syitä; lisäksi tällaisen päätöksen tekevän jäsenvaltion on ilmoitettava siitä välittömästi muille jäsenvaltioille ja komissiolle. Tällaisen tilanteen lisäksi direktiivissä 70/156/ETY ei säädetä mistään muusta mahdollisuudesta kieltäytyä rekisteröimästä voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella varustettuja ajoneuvoja eikä myöskään siitä, että rekisteröimisen edellytykseksi voitaisiin asettaa muita vaatimuksia tai muuta näyttöä. Direktiivin 7 artiklan 1 kohtaa on siis tulkittava siten, että kyseisellä todistuksella varustettu ajoneuvo *täytyy* rekisteröidä.

11. Nyt käsiteltävässä asiassa rekisteröimisestä kieltäytymistä on kuitenkin perusteltu nimenomaan sillä, että sellainen kansallinen todistus puuttuu, jossa todettaisiin ajoneuvon täyttävän kansallisen lainsäädännön pakokaasupäästöjä koskevat edellytykset. Käsiteltävänä on siis vaatimus — joka kaiken lisäksi on esitetty järjestelmällisesti kaikille — joka ei perustu liikenneturvallisuuteen ja joka ei sen vuoksi liity millään tavoin 7 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan.

Jo pelkästään näiden seikkojen perusteella voidaan siis tehdä päätelmä, että nyt käsiteltävän kaltaisen kansallisen lainsäädännön soveltaminen on direktiivin 70/156/ETY vastaista. Totean lisäksi, että pakokaasupäästöjä koskeva erityisdirektiivi 70/220/ETY ei vaikuta millään tavoin asiaan, koska direktiivin 70/156/ETY mukaisessa yhteisön hyväksymismenettelyssä edellytään, että kaikki erityisdirektiivien tekniset vaatimukset täyttyvät, ja tämä koskee myös pakokaasupäästöjä. Kuten Ruotsin hallitus on itse todennut oikeudenkäynnin aikana, asiaa koskevat kansalliset normit eivät myöskään ole yhteisön normeja ankarampia vaan olennaisilta osin täysin samoja, kuten käy ilmi siitä seikasta,

ettei kansallisen vaatimustenmukaisuustodistuksen saamiseksi edellytetä lisätarkastuksia.

12. Kansallinen lainsäädäntö on tosiasiassa tarpeen pikemminkin valmistajan tuotevastuun ja erityisesti ns. recall-menettelyn toimivuuden takaamiseksi. Tällä vaatimuksella ei kuitenkaan muuteta ongelmaan liittyviä tosiseikkoja, koska on selvää, ettei direktiivissä 70/156/ETY sallita, muutoin kuin 7 artiklan 3 kohdassa mainitussa tapauksessa ja siinä säädetyin rajoituksin, voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella varustettujen ajoneuvojen rekisteröinnin epäämistä tai edes sen viivästyttämistä.

Lisäksi voidaan todeta, että kyseinen vaatimus on jo suojattu yhteisön lainsäädännössä ainakin siltä osin kuin kysymys on Ruotsin hallituksen esittämien selvitysten mukaisesta tarpeesta ryhtyä toimenpiteisiin sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka ovat jo käytössä mutta joiden osalta Statens naturvårdsverkin tekemissä määräaikaistarkastuksissa ilmenee, etteivät ne enää täytä pakokaasupäästöjä koskevia normeja. [9] Direktiivissä 70/156/ETY ei näet varmasti ole tältä osin aukkoja: direktiivin 11 artiklassa otetaan huomioon sellainen mahdollisuus, että vasta ajoneuvon käyttöönoton jälkeen huomataan, ettei se ole hyväksytyn tyypin mukainen, ja hyväksynnän antaneen jäsenvaltion on tutkittava asia ja toteutettava aiheelliset toimenpiteet, jotka voivat käsittää jopa tyyppihyväksynnän peruuttamisen.

13. Kaiken kaikkiaan mielestäni tarvetta taata valmistajan tuotevastuun toteutuminen, vaikka se liittyykin — joskin vain välillisesti — ympäristönsuojelua koskeviin ongelmiin, ei voida tarkastella itsenäisesti nyt käsiteltävässä tapauksessa kyseessä olevan kaltaisen yhdenmukaisen järjestelmän yhteydessä. En myöskään voi kuvitella, millä tavoin kyseinen järjestelmä voisi estää valmistajan tuotevastuun toteutumisen, koska vastuu voidaan varmasti määritellä jo vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella, ja tuotevastuu voi aivan hyvin syntyä — kuten kohtuudella voidaan edellyttää — vaikka valmistaja ei olisi antanut siltä osin kirjallista sitoumusta.

14. On vielä todettava, ettei mielestäni voida myöskään ottaa huomioon Ruotsin hallituksen väitettä, jonka mukaan Euroopan yhteisö olisi antanut Ruotsin liittymisen yhteydessä sille luvan pitää kyseinen lainsäädäntö voimassa. Tältä osin on riittävää todeta, että ilmoituksessa, johon Ruotsin hallitus perustaa väitteensä, todetaan ainoastaan, että kyseiset direktiivit "eivät estä Ruotsissa käytössä olevan recall-menettelyn voimassa pitämistä, kunhan tuotevastuuta ja -turvallisuutta koskevia yhteisön direktiivejä noudatetaan. Yhteisö on valmis tarvittaessa selvittämään

9 — Muistutettakoon tältä osin, että ajoneuvon katsotaan täyttäneen direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 91/441/ETY, mukaiset pakokaasupäästöjä koskevat tekniset määräykset, minkä perusteella rekisteröiminen myönnetään, ja tässä otetaan huomioon myös ja nimenomaan ajoneuvon tavanomainen käyttöikä tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

tätä kysymystä yhteistyössä ruotsalaisten asiantuntijoiden kanssa". [10]

Edellä mainitussa ilmoituksessa ei todellakaan anneta lupaa kyseisen kansallisen lainsäädännön voimassa pitämiseen, vaan siinä pelkästään jätetään avoimeksi mahdollisuus neuvotella tästä seikasta. Joka tapauksessa tässä on riittävää muistuttaa siitä, että yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan pöytäkirjaan sisältyvillä ilmoituksilla on vain vähäinen arvo siinä mielessä, että niitä ei voida ottaa huomioon "tulkittaessa johdetun oikeuden säännöstä, jos —— ilmoituksen sisältö ei käy millään tavoin ilmi kyseisen oikeussäännön sanamuodosta, jolloin sillä ei ole oikeudellista merkitystä". [11]

15. Liittymissopimuksen 112 artiklassa annetaan kuitenkin nimenomaisesti mahdollisuus neljän vuoden siirtymäkauteen liittymispäivästä lukien, jotta kansallinen lainsäädäntö voidaan sopeuttaa liittymissopimuksen liitteessä XII yksityiskohtaisesti lueteltuihin yhteisön oikeussääntöihin. Tässä liitteessä ei kuitenkaan mainita direktiiviä 70/156/ETY eikä direktiiviä 70/220/ETY: tämä tarkoittaa sitä, ettei Ruotsin kuningaskunta ole edes vedonnut mahdollisuuteen saada edellä mainittujen direktiivien osalta hyväkseen siirtymäajan ja että sen on näin ollen pitänyt noudattaa alaa koskevaa voimassaolevaa yhteisön säännöstöä liittymishetkestä lähtien.

## Toinen ja kolmas kysymys

16. Ottaen huomioon ensimmäisen kysymyksen osalta tehdyt päätelmät ei ole ilmeisestikään välttämätöntä vastata toiseen eikä kolmanteen kysymykseen. On lisäksi täysin selvää, että kansallista vaatimustenmukaisuustodistusta koskeva edellytys on vaikutukseltaan määrällistä rajoitusta vastaava toimenpide ja sellaisena perustamissopimuksen 30 artiklan perusteella kielletty. Edes Ruotsin hallitus, joka on tältä osin kuitenkin suullisessa käsittelyssä vedonnut yhdistetyissä asioissa Keck ja Mithouard annettuun tuomioon [12] — joskaan toden sanoakseni ei kovin vakuuttavasti ja joka tapauksessa perusteettomasti — ei kiistä tätä. Yhteensopimattomuutta 30 artiklan kanssa olisikin vaikeaa kiistää, koska kansallisessa lainsäädännössä a) edellytetään täydentävien asiakirjojen esittämistä ja virallisen edustajan nimeämistä Ruotsiin ja b) kansallisen lainsäädännön seurauksena on huomattavien maksujen lisäksi noin kahdeksan viikon viivästys rekisteröinnissä.

Tässä tilanteessa on todettava, ettei sillä seikalla ole mitään merkitystä, ettei lisätarkastuksia tehdä ja että kyseessä on lähinnä vain yhteisön todistuksen vaihtaminen kansalliseen todistukseen. Asiaa koskeva oikeuskäytäntö on aivan yksiselitteinen, joten myös luvan myöntäminen välittömästi ja automaattisesti on 30 artiklan vastaista: perusta-

10 — 27.5.1993 päivätty ilmoitus, sellaisena kuin se on kirjattu 21.12.1993 pidetyn viidennen ministeritason konferenssin pöytäkirjaan.

11 — Asia C-292/89, Antonissen, tuomio 26.2.1991 (Kok. 1991, s. I-745, 18 kohta).

12 — Yhdistetyt asiat C-267/91 ja C-268/91, Keck ja Mithouard, tuomio 24.11.1993 (Kok. 1993, s. I-6097).

missopimuksessa taatun perusvapauden edellytyksenä ei voi olla hallinnollinen lupa, eikä sillä ole merkitystä, miten paljon viranomaisilla on harkintavaltaa luvan myöntämisen osalta. [13]

17. Toisin kuin Ruotsin hallitus on väittänyt, nyt käsiteltävään tapaukseen ei liity myöskään sellaisia poikkeuksellisia seikkoja, joiden perusteella kyseinen toimenpide olisi perusteltu. Tältä osin tarvitsee vain todeta, että 36 artiklaan vetoaminen "ei ole kuitenkaan enää mahdollista, kun yhteisön direktiiveillä on yhdenmukaistettu tarvittavat toimenpiteet sellaisen erityisen tavoitteen toteuttamiseksi, johon myös 36 artiklaan vetoamisella pyritään". [14]

Tässä tapauksessa on selvää, että asia on säännelty tyhjentävästi yhteisön lainsäädännössä. Kuten olen osoittanut, tätä päätelmää tukee myös Ruotsin lainsäädäntö, jonka mukaan kansallisen todistuksen myöntäminen ei edellytä sellaisia lisätarkastuksia, joilla pyrittäisiin varmistamaan ilman pilaantumisen estämistä koskevien normien noudattaminen.

## Ratkaisuehdotus

18. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa Länsrätten i Stockholms länin esittämiin kysymyksiin seuraavasti:

1) Neuvoston direktiiviä 70/156/ETY on tulkittava siten, että kansallinen lainsäädäntö, jossa voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella varustettujen moottoriajoneuvojen rekisteröimiseksi edellytetään sellaista kansallista todistusta, jonka mukaan kyseinen ajoneuvo täyttää kansalliset pakokaasupäästönormit, on ristiriidassa kyseisen direktiivin kanssa.

2) Ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen toiseen ja kolmanteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

13 — Ks. esim. asia 124/81, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 8.2.1983 (Kok. 1983, s. 203, 18 kohta).

14 — Asia C-5/94, Hedley Lomas, tuomio 23.5.1996 (Kok. 1996, s. I-2553, 18 kohta).