FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT SIR GORDON SLYNN FREMSAT DEN 21. FEBRUAR 1984 [1]

Høje Domstol.

Ifølge artikel 1 i den italienske bekendtgørelse af 10. juli 1980 (Gazzetta Ufficiale nr. 191 af 14. 7. 1980) kan busser fra udlandet, som toldbehandles efter den 31. juli 1980, ikke antages til syn med henblik på registrering, hvis de er fremstillet tidligere end 7 år før anmodningen om syn.

Den 13. oktober 1982 fremsatte Kommissionen i medfør af EØF-traktatens artikel 169 en begrundet udtalelse, hvori den fastslog, at Den italienske Republik havde tilsidesat sine forpligtelser i henhold til EØF-traktatens artikel 30, idet den pågældende bestemmelse måtte anses for en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion. Den anmodede Italien om inden 2 måneder efter meddelelsen af udtalelsen at træffe de nødvendige foranstaltninger til at opfylde sine forpligtelser.

Som meddelt i forbindelse med den korrespondance, der førte til Kommissionens udtalelse, blev der den 14. december 1982 udstedt endnu en bekendtgørelse (Gazzetta Ufficiale nr. 6 af 7. 1. 1983), der afløste den anfægtede bekendtgørelse. Ifølge artikel 1 i den anden bekendtgørelse kan busser ikke antages til syn med henblik på registrering i Italien for første gang, hvis de er fremstillet tidligere end 7 år før anmodningen om syn. Det er således ikke kun brugte busser, der er omfattet af artikel 1 i den nye bekendtgørelse, og bestemmelsen er heller ikke begrænset til kun at gælde indførte busser.

Man kan måske opfatte udstedelsen af denne anden bekendtgørelse som værende sket inden for det tidsrum på to måneder, som Kommissionen havde angivet i udtalelsen, men den trådte først i kraft den 8. januar 1983, dvs. efter udløbet af den frist, der var fastsat til at efterkomme udtalelsen. Under alle omstændigheder må der tages stilling til, om det pågældende traktatbrud, hvis det forelå, blev afhjulpet.

I nærværende sag har Kommissionen nedlagt påstand om, at Domstolen statuerer, at den første bekendtgørelse udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion i strid med traktatens artikel 30.

Kommissionen gør gældende, at de begrænsninger, der er indeholdt i den første bekendtgørelse, kun får betydning i forbindelse med køb af busser fra udlandet, men derimod ikke ved køb af busser, der i forvejen er registreret i Italien. Endvidere betyder bekendtgørelsen, at importen gøres afhængig af en betingelse, som ikke er en formalitet, som ikke gælder indenlandske varer, og som er mere vanskelige at opfylde for indførte busser, hvorfor bekendtgørelsen er omfattet af direktiv 70/50/EØF af 22. december 1969 (EFT 1970 I, s. 10), jfr. dettes artikel 2, stk. 2. Den nye bekendtgørelse gør ingen praktisk forskel heri. Ingen af bekendtgørelserne er nemlig tilstrækkelig begrundet i hensynet til beskyttelse af menneskers liv, idet dette hensyn kunne være tilgodeset gennem mindre strenge foranstaltninger.

1 — Oversat fra engelsk.

Den italienske regering afviser dette. Den første bekendtgørelse indeholdt ikke noget absolut forbud. I henhold til den anden bekendtgørelse behandles alle busser, der er 7 år gamle eller mere, og som skal registreres første gang i Italien, på samme måde, uanset deres oprindelse. Under alle omstændigheder er de nævnte begrænsninger nødvendige af hensyn til den offentlige sikkerhed, og de har derfor hjemmel i EØF-traktatens artikel 36. Der er ingen sikkerhed for, at indførte busser er blevet ordentligt vedligeholdt, og at de er i god sikkerhedsmæssig tilstand. De italienske myndigheder kan have større tiltro til busser, der allerede er registreret i Italien, idet disse undergår et årligt kontroleftersyn, og oplysninger om disse eftersyn er til rådighed. Dette anbringende gøres gældende med hensyn til tiden før rådsdirektiv 77/143/EØF af 29. december 1976 (EFT L 47, s. 47) endelig den 1. januar 1983 skulle efterkommes, hvorfor Italien for denne periodes vedkommende hverken var forpligtet til eller kunne forventes at tage hensyn til attester udstedt i andre medlemsstater.

Efter min opfattelse udgjorde den første bekendgørelse i sig selv klart en indførselsrestriktion, der er omfattet af artikel 30. Ganske vist kunne busser indføres for at blive skrottet eller demonteret med henblik på at benytte anvendelige dele (andre end visse dele, der er afgørende for trafiksikkerheden som f.eks. et køretøjs chassis og bremser). De kunne også anvendes til andre transportformål end at blive benyttet som »bus«, således som dette begreb er defineret i italiensk lovgivning, dvs., at de kunne benyttes til befordring af mindre end 9 personer. I dette omfang var forbudet ikke absolut. Et køretøj kunne imidlertid ikke benyttes som »bus«, i hvor god stand det end måtte være, og hvor godt dets fortid i teknisk henseende end måtte foreligge oplyst. Det nytter i denne forbindelse ikke at fremhæve, at indførte busser registreret inden de var 7 år gamle fortsat kunne benyttes også efter dette tidspunkt, såfremt de blev godkendt ved den foreskrevne tekniske kontrol på samme måde som indenlandske busser. Begrænsningerne over for de pågældende busser består fortsat.

Som den italienske regering med rette har erkendt, er der med den anden bekendtgørelse indført en ændring, som stort set, hvis ikke udelukkende, er af formel karakter. Sandsynligheden for, at den situation skulle opstå, at en bus, der er fremstillet i Italien og ikke er blevet registreret, før den er mere end 7 år gammel, skulle blive søgt registreret, er i det højeste meget lille.

Argumentet om, at de nævnte begrænsninger ikke kan være i strid med artikel 30, fordi de har hjemmel i artikel 36, er mere tungtvejende. Det er klart, at det i dag er en udbredt opfattelse, at problemer vedrørende trafiksikkerheden fortjener stor opmærksomhed, ikke mindst når det gælder busser. Bestemmelser vedrørende trafiksikkerhed er selvsagt nødvendige af hensyn til beskyttelsen af menneskers sundhed og liv, og det er også klart, at sådanne bestemmelser kan være tilstrækkeligt begrundet i disse hensyn, således at de er omfattet af traktatens artikel 36.

Selv om man imidlertid accepterer, at det i én medlemsstat skal være en forudsætning for at anse et køretøj for køredygtigt, at der foreligger en fuldstændig oversigt over, hvorledes køretøjets tekniske tilstand har været gennem tiden, følger det ikke heraf, at tilstrækkeligt pålidelige oplysninger herom ikke også kan foreligge på grundlag af kontroleftersyn, der er foretaget i andre medlemsstater. Sådanne oplysninger synes ikke at være til rådighed her, idet alle detaljer vedrørende resultaterne af kontrolefter-

synene ikke udgør en del af den dokumentation, der anvendes. Det er heller ikke hermed godtgjort, at et tilstrækkeligt grundigt syn af et 7 år gammelt køretøj, der synes for første gang i Italien, ikke kan udgøre et tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at køretøjet er køredygtigt. At det forholder sig således, fremgår især af, at man accepterer, a) at sådanne syn kan være tilstrækkelige for 7 år gamle køretøjer, der skal anvendes til befordring af 9 personer eller mindre, selv om hensynet til at beskytte menneskers sundhed og liv også i dette tilfælde må tilgodeses, om end det her gælder færre personer, og b) at et syn af køretøjer, der er er indført, når de er mindre end 7 åar gamle (f.eks. 6 år), er tilstrækkeligt til at godtgøre, at de er sikre, selv om synet foretages efter, at de er blevet 7 år gamle. Jeg bemærker i denne forbindelse, at den italienske regering selv i 1979 indførte begrænsninger for den fortsatte registrering i Italien af mere end 7 år gamle køretøjer, der i forvejen var registreret dér, såfremt det efter et kontroleftersyn viste sig, at de var fremstillet af eller genopbygget med dele af afgørende betydning for trafiksikkerheden, der stammede fra køretøjer, der var taget ud af drift eller som selv var mere end 7 år gamle.

Mens jeg har fuld forståelse for, at de nævnte hensyn må tilgodeses, har den italienske regering der har bevisbyrden, (sag 251/78, *Denkavit Futtermittel og landbrugsministeriet*, Sml. 1979, s. 3369) ikke kunnet overbevise mig om, at det må anses for godtgjort, at dette fuldstændige forbud mod indførsel af køretøjer med henblik på registrering og anvendelse som »busser« er nødvendigt eller tilstrækkeligt begrundet.

Efter min opfattelse kan ingen af parterne i denne sag hente støtte i indholdet af det tidligere nævnte rådsdirektiv 77/143. Det er ikke blevet gjort gældende, at Italien på det pågældende tidspunkt overtrådte direktivet. Det kan heller ikke hævdes, at da direktivet ikke indeholder nogen regler om, at det første kontroleftersyn skal foretages, inden køretøjet når en bestemt fysisk alder, må et sådant eftersyn kunne kræves på et hvilket som helst tidspunkt, hvorfor bekendgørelsen ikke kan være tilstrækkeligt begrundet i henhold til artikel 36. Efter direktivets ikrafttrædelse skulle synet foretages et år efter første ibrugtagning. Efter min opfattelse kan man ikke modætningvis fra direktivets artikel 5, stk 3, slutte, at såfremt der ikke foreligger noget bevis fra en anden medlemsstat om en bus' køredygtighed, er den medlemsstat, hvortil bussen ønskes indført, berettiget til automatisk at udelukke den fra at blive synet.

Jeg mener derfor, at der bør gives Kommissionen medhold i dens påstand om, at det statueres, at Den italienske Republik ved at forbyde indførsel fra en anden medlemsstat af brugte busser, der er fremstillet tidligere end 7 år før anmodningen om syn, har undladt at opfylde de forpligtelser, der påhviler den i henhold til EØF-traktatens artikel 30, og at Den italienske Republik bør tilpligtes at betale Kommissionens og dens egne sagsomkostninger.