URTEIL DES GERICHTSHOFES (Fünfte Kammer)
29. Mai 1997 *

In der Rechtssache C-329/95

betreffend ein dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 EG-Vertrag vom Länsrätt Stockholm (Schweden) in einem bei diesem Gericht anhängigen Verwaltungsverfahren, anhängig gemacht von der

VAG Sverige AB,

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über 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 (ABl. L 42, S. 1) sowie der Artikel 30 und 36 EG-Vertrag

erläßt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J. C. Moitinho de Almeida sowie der Richter C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet und M. Wathelet (Berichterstatter),

Generalanwalt: G. Tesauro
Kanzler: H. von Holstein, Hilfskanzler

* Verfahrenssprache: Schwedisch.

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der VAG Sverige AB, vertreten durch Ulf Roos und Carl Riben, Beistand: Rechtsanwalt Francis Herbert, Brüssel,

— der schwedischen Regierung, vertreten durch Lotty Nordling, Rättschef in der Außenhandelsabteilung des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten, als Bevollmächtigte,

— der deutschen Regierung, vertreten durch Ministerialrat Ernst Röder, Bundesministerium für Wirtschaft, als Bevollmächtigten,

— der französischen Regierung, vertreten durch Catherine de Salins, Abteilungsleiterin in der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten, und durch Régine Loosli-Surrans, Chargé de mission in derselben Direktion, als Bevollmächtigte,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Michel Nolin und Knut Simonsson, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der VAG Sverige AB, vertreten durch Rechtsanwalt Francis Herbert, der schwedischen Regierung, vertreten durch Lotty Nordling, der deutschen Regierung, vertreten durch Oberregierungsrat Bernd Kloke, Bundesministerium für Wirtschaft, als Bevollmächtigten, der französischen Regierung, vertreten durch Régine Loosli-Surrans, und der Kommission, vertreten durch Michel Nolin und Knut Simonsson, in der Sitzung vom 23. Januar 1997,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 20. Februar 1997,

folgendes

Urteil

1 Das Länsrätt Stockholm hat mit Beschluß vom 13. Oktober 1995, beim Gerichtshof eingegangen am 19. Oktober 1995, gemäß Artikel 177 EG-Vertrag drei Fragen nach der 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 (ABl. L 42, S. 1; nachstehend auch: Rahmenrichtlinie) sowie der Artikel 30 und 36 EG-Vertrag zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen stellen sich in einem von der VAG Sverige AB, dem Generalvertreter für Fahrzeuge der Marken Audi und Volkswagen in Schweden, anhängig gemachten Verwaltungsverfahren gegen die Verweigerung der Zulassung eines neuen Fahrzeugs des Typs Audi A 4 durch die Regierung der Provinz Stockholm.

3 Die gemeinschaftsrechtliche Regelung für Kraftfahrzeuge besteht zum einen aus einer Rahmenrichtlinie, der Richtlinie 70/156, die ein EG-Typgenehmigungsverfahren vorsieht, und zum anderen aus mehr als 40 sogenannten Einzelrichtlinien, die die technischen Vorschriften vereinheitlichen. Danach können Hersteller von Fahrzeugen der Klasse M1, d. h. Fahrzeugen für die Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, bei den Behörden eines Mitgliedstaats eine Genehmigung erlangen, die in allen Mitgliedstaaten („EG-Typgenehmigung") für ein Modell („Fahrzeugtyp") gilt, wenn dieses den Spezifikationen aller Einzelrichtlinien entspricht. Bis zum 31. Dezember 1995 hatten die Hersteller die Wahl zwischen dem EG- und dem nationalen Typgenehmigungssystem. Von diesem Zeitpunkt an ist das EG-Typgenehmigungsverfahren verbindlich an die Stelle der nationalen Verfahren und technischen Normen getreten.

4 Gemäß der Richtlinie 70/156 in der zur Zeit des Sachverhalts zuletzt durch die Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 (ABl. L 225, S. 1) geänderten Fassung ist der Antrag auf Erteilung einer EG-Typgenehmigung vom Hersteller an die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats zu richten (Artikel 3 Absatz 1). Im übrigen kann für einen Fahrzeugtyp, ein System, ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit der Antrag auf Erteilung der Typgenehmigung jeweils nur in einem Mitgliedstaat gestellt werden (Artikel 3 Absatz 5). Dem Antrag sind eine „Beschreibungsmappe" und die etwa nach einer der Einzelrichtlinien erlangten Genehmigungsbögen beizufügen (Artikel 3 Absätze 1 und 2).

5 Bis zur Erteilung oder Verweigerung der EG-Typgenehmigung sind die Beschreibungsunterlagen zu den jeweiligen Einzelrichtlinien für die Genehmigungsbehörde dieses Mitgliedstaats bereitzustellen (Artikel 3 Absatz 1). Diese füllt einen Genehmigungsbogen aus, in dem bescheinigt wird, daß der fragliche Fahrzeugtyp mit den Angaben in der „Beschreibungsmappe" übereinstimmt und die durch die jeweiligen Einzelrichtlinien vorgeschriebenen technischen Anforderungen erfüllt (Artikel 4 Absätze 1 und 3). Der so ausgefüllte Genehmigungsbogen wird dem Antragsteller zugestellt (Artikel 4 Absatz 3).

6 Auf dieser Grundlage stellt der Hersteller für jedes Fahrzeug der Serie eine Übereinstimmungsbescheinigung aus, durch die er bestätigt, daß das Fahrzeug dem genehmigten Typ entspricht (Artikel 6 Absatz 1).

7 Artikel 7 Absatz 1 bestimmt: „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."

8 Artikel 7 Absatz 3 sieht jedoch vor: „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."

9 Am 24. Mai 1995 verweigerte die Regierung der Provinz Stockholm die Zulassung eines neuen Fahrzeugs des Typs Audi A 4. Da der Hersteller das gemeinschaftliche Typgenehmigungssystem gewählt hatte, lag diesem Fahrzeug jedoch eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung bei. Die Regierung begründete die Verweigerung mit dem Nichtvorliegen der nationalen Übereinstimmungsbescheinigung, in der bestätigt werde, daß die Motorenfamilie, zu der das fragliche Fahrzeug gehöre, den durch die Bilavgasförordning (schwedische Abgasverordnung; nachstehend: BAF) festgelegten Voraussetzungen entspreche. Artikel 12 Absatz 1 Nummer 9 des Bilregisterkungörelse (schwedischer Erlaß über die Zulassung von Kraftfahrzeugen) verlange für die Zulassung zusätzlich zur EG-Übereinstimmungsbescheinigung die Vorlage einer solchen nationalen Übereinstimmungsbescheinigung.

10 Das Erfordernis einer nationalen Bescheinigung hänge mit dem schwedischen System der Kontrolle der Fahrzeuge und der Haftung des Herstellers zusammen. Jeder Hersteller, der in Schweden Kraftfahrzeuge vertreiben wolle, müsse sich zur kostenlosen Übernahme der Reparatur von Fahrzeugen verpflichten, die bei einer amtlichen Kontrolle etwa nicht den Vorschriften für die Abgasemission entsprächen. Diese Verpflichtung betreffe aber nicht Privatfahrzeuge, die älter als fünf Jahre seien oder mehr als 80 000 km zurückgelegt hätten. Bei größeren Mängeln könne dem Hersteller auferlegt werden, auf seine Kosten bestimmte Teile des Umweltschutzsystems auszutauschen. In Extremfällen könne der Hersteller zum Rückruf aller Fahrzeuge desselben Typs verpflichtet werden. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Erfüllung dieser Verpflichtungen erlege die schwedische Regelung den Herstellern von im Ausland hergestellten Fahrzeugen auf, in Schweden einen offiziellen Vertreter zu bestellen.

11 Die nationale schwedische Bescheinigung und das dazugehörende Register dienten dazu, die Fahrzeuge einer Motorenfamilie zuzuordnen, wodurch die zuständigen Behörden in bezug auf schadhafte Fahrzeuge über die Informationen verfügen könnten, die erforderlich seien, um den Hersteller haftbar zu machen.

12 Der Antrag auf die nationale Bescheinigung sei vom Hersteller einzureichen, wenn er ein neues Fahrzeugmodell herausbringen wolle, und sie gelte für eine „Motorenfamilie", d. h. für eine Kategorie von Fahrzeugen mit ähnlichem Motor (Artikel 2 BAF). Der Hersteller entscheide selbst, welcher Motorenfamilie das neue Fahrzeugmodell zuzuordnen sei.

13 Die durch die BAF aufgestellten Voraussetzungen gälten als erfüllt, wenn für die Motorenfamilie, zu der das fragliche Fahrzeug gehöre, von einer Behörde innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums eine Genehmigung erteilt worden sei (Artikel 6 Absatz 2 BAF). Die schwedischen Behörden nähmen also, wenn für einen Fahrzeugtyp eine Typgenehmigung vorliege, keine zusätzliche Kontrolle vor, um konkret festzustellen, ob es den nationalen Vorschriften über die Abgasemission entspreche.

14 Allerdings werde für die Erteilung der nationalen Bescheinigung die Vorlage einer spezifischen Mappe, die weitgehend mit der übereinstimme, die vom Hersteller bereits zur Erlangung der EG-Typgenehmigung vorgelegt worden sei, sowie die Zahlung verschiedener Abgaben verlangt, deren Höhe insgesamt etwa 200 SKR pro verkauftes Fahrzeug betrage.

15 Die VAG Sverige AB hat vor dem Länsrätt Stockholm geltend gemacht, daß die von der Regierung der Provinz Stockholm vorgenommene Auslegung der schwedischen Regelung gegen das Gemeinschaftsrecht und insbesondere gegen die Rahmenrichtlinie verstoße.

16 In diesem Zusammenhang hat das Länsrätt Stockholm dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

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?

Zur ersten Frage

17 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht im wesentlichen wissen, ob die Richtlinie 70/156 dahin auszulegen ist, daß sie einer nationalen Regelung entgegensteht, die für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, die Vorlage einer nationalen Bescheinigung verlangt, mit der bestätigt wird, daß die Fahrzeuge den nationalen Anforderungen auf dem Gebiet der Abgasemissionen entsprechen.

18 Aus Artikel 7 Absätze 1 und 3 der Richtlinie 70/156 ergibt sich, daß ein Mitgliedstaat die Zulassung eines Fahrzeugs, das mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist, nur dann verweigern kann,

wenn er feststellt, daß es die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet. Zudem darf diese Weigerung für höchstens sechs Monate ausgesprochen werden, und der Mitgliedstaat, der eine solche Entscheidung trifft, hat die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unter Angabe der für diese Entscheidung maßgeblichen Gründe unverzüglich zu unterrichten.

19 Neben diesem ganz spezifischen Fall sehen die Bestimmungen der Richtlinie 70/156 keine Möglichkeit vor, die Zulassung von Neufahrzeugen, die mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, zu verweigern.

20 Eine nationale Regelung wie die im Ausgangsverfahren streitige erfüllt die Voraussetzungen der Ausnahme des Artikels 7 Absatz 3 nicht. Die nach dieser Regelung mögliche Verweigerung der Zulassung beruht nämlich auf Überlegungen des Umweltschutzes und nicht auf Gründen der Sicherheit des Straßenverkehrs.

21 Die schwedische Regierung macht jedoch geltend, bei den Verhandlungen über den Beitritt des Königreichs Schweden zur Europäischen Union hätten deren Vertreter erklärt, daß das Königreich Schweden wegen des Fehlens gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften über die Herstellerhaftung sein System unter Einhaltung der Richtlinien über die Produkthaftung und der Sicherheit von Erzeugnissen beibehalten könne.

22 Keine Vorschrift der Akte über die Bedingungen des Beitritts des Königreichs Norwegen, der Republik Österreich, der Republik Finnland und des Königreichs Schweden und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge (ABl. 1994, C 241, S. 21) befreit das Königreich Schweden von der Einhaltung der Richtlinie 70/156 oder schiebt ihm gegenüber deren Anwendung auf. Diese Richtlinie wird nämlich in Anhang XII, in dem die durch Artikel 112 der Beitrittsakte vorgesehenen Übergangsmaßnahmen auf dem Gebiet des Umweltschutzes einzeln aufgeführt sind, nicht erwähnt.

23 Im übrigen sind die in einem Protokoll enthaltenen Erklärungen von begrenztem Wert, da sie nicht zur Auslegung einer Vorschrift des Gemeinschaftsrechts herangezogen werden können, wenn der Inhalt der Erklärung in der fraglichen Bestimmung keinen Ausdruck gefunden hat und ihm somit keine rechtliche Bedeutung zukommt (vgl. Urteil vom 26. Februar 1991 in der Rechtssache C-292/89, Antonissen, Slg. 1991, I-745, Randnr. 18).

24 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, daß die Richtlinie 70/156 dahin auszulegen ist, daß sie einer nationalen Regelung entgegensteht, die für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, die Vorlage einer nationalen Bescheinigung verlangt, mit der bestätigt wird, daß die Fahrzeuge den nationalen Anforderungen auf dem Gebiet der Abgasemissionen entsprechen.

Zur zweiten und zur dritten Frage (Artikel 30 und 36 EG-Vertrag)

25 Angesichts der Antwort auf die erste Frage ist es nicht erforderlich, die zweite und die dritte Frage zu beantworten.

Kosten

26 Die Auslagen der schwedischen, der deutschen und der französischen Regierung sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

auf die ihm vom Länsrätt Stockholm mit Beschluß vom 13. Oktober 1995 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

Die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger in ihrer durch die Richtlinie 92/53/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, daß sie einer nationalen Regelung entgegensteht, die für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die mit einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, die Vorlage einer nationalen Bescheinigung verlangt, mit der bestätigt wird, daß die Fahrzeuge den nationalen Anforderungen auf dem Gebiet der Abgasemissionen entsprechen.

Moitinho de Almeida Gulmann Edward

Puissochet Wathelet

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 29. Mai 1997.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Fünften Kammer

J. C. Moitinho de Almeida