DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)
29. maj 1997 *

I sag C-329/95,

angående en anmodning, som Länsrätten i Stockholms län (Sverige) i medfør af EF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i en forvaltningsretssag anlagt af

VAG Sverige AB

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT 1970 I, s. 82) og af EF-traktatens artikel 30 og 36,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, J.C. Moitinho de Almeida, og dommerne C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet og M. Wathelet (refererende dommer),

generaladvokat: G. Tesauro
justitssekretær: assisterende justitssekretær H. von Holstein,

* Processprog: svensk.

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— VAG Sverige AB ved ingeniør Ulf Roos og jurist Carl Riben, bistået af advokat Francis Herbert, Bruxelles

— den svenske regering ved afdelingschef Lotty Nordling, Handelsafdelingens Retssekretariat, Udenrigsministeriet, som befuldmægtiget

— den tyske regering ved afdelingschef Ernst Röder, Forbundsøkonomiministeriet, som befuldmægtiget

— den franske regering ved kontorchef Catherine de Salins og fuldmægtig Régine Loosli-Surrans, begge Juridisk Tjeneste, Udenrigsministeriet, som befuldmægtigede

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Michel Nolin og Knut Simonsson, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der i retsmødet den 23. januar 1997 er afgivet mundtlige indlæg af VAG Sverige AB ved advokat Francis Herbert, af den svenske regering ved Lotty Nordling, af den tyske regering ved ekspeditionssekretær Bernd Kloke, Forbundsøkonomiministeriet, som befuldmægtiget, af den franske regering ved Régine Loosli-Surrans og af Kommissionen ved Michel Nolin og Knut Simonsson,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 20. februar 1997,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse af 13. oktober 1995, indgået til Domstolen den 19. oktober 1995, har Länsrätten i Stockholms län i medfør af EF-traktatens artikel 177 forelagt tre præjudicielle spørgsmål vedrørende Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT 1970 I, s. 82, herefter »direktiv 70/156« eller »rammedirektivet«) og EF-traktatens artikel 30 og 36.

2 Spørgsmålene er blevet rejst under en forvaltningsretssag, som VAG Sverige AB, der er generalagent for køretøjer af mærkerne Audi og Volkswagen i Sverige, har anlagt til prøvelse af Länsstyrelsen i Stockholms län's afvisning af at registrere et nyt køretøj af typen Audi A4.

3 Fællesskabsbestemmelserne om motordrevne køretøjer omfatter dels et rammedirektiv, direktiv 70/156, som fastlægger en EF-typegodkendelsesprocedure, dels over 40 såkaldte »særdirektiver«, der harmoniserer de tekniske regler. Bestemmelserne gør det muligt for fabrikanter af køretøjer af type M1, dvs. køretøjer til personbefordring med højst otte siddepladser foruden førerens plads, hos myndighederne i en medlemsstat at opnå en godkendelse, der er gyldig i alle medlemsstaterne (»EF-typegodkendelse«) af en model (»køretøjstype«), hvis den opfylder specifikationerne i de enkelte særdirektiver. Indtil den 31. december 1995 kunne fabrikanterne vælge mellem EF-typegodkendelsesordningen og ordningen for national typegodkendelse. EF-typegodkendelsesordningen har siden da været obligatorisk, idet den er trådt i stedet for de nationale procedurer og tekniske normer.

4 I henhold til direktiv 70/156, som på det for hovedsagen relevante tidspunkt senest ændret ved Rådets direktiv 92/53/EØF af 18. juni 1992 (EFT L 225, s. 1), indgives ansøgning om EF-typegodkendelse af fabrikanten til den godkendende myndighed i en medlemsstat (artikel 3, stk. 1). For hver type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed kan der kun indgives ansøgning i en enkelt medlemsstat (artikel 3, stk. 5). Ansøgningen ledsages af en »informationsmappe« og af de eventuelle typegodkendelsesattester, der måtte være opnået i henhold til de enkelte særdirektiver (artikel 3, stk. 1 og 2).

5 Indtil EF-typegodkendelsen udstedes eller nægtes, skal den til hvert særdirektiv hørende informationspakke være til rådighed for den godkendende myndighed i den pågældende medlemsstat (artikel 3, stk. 1). Denne udfylder en typegodkendelsesattest, hvori det attesteres, at den pågældende køretøjstype svarer til specifikationerne i »informationsmappen« og opfylder de tekniske krav i de enkelte særdirektiver (artikel 4, stk. 1 og 3). Den således udfyldte attest sendes til ansøgeren (artikel 4, stk. 3).

6 På grundlag heraf udsteder fabrikanten en typeattest for hvert enkelt køretøj i serien, hvorved han attesterer, at køretøjet er i overensstemmelse med den godkendte type (artikel 6, stk. 1).

7 I artikel 7, stk. 1, hedder det: »Medlemsstaterne må, for så vidt angår konstruktion og funktion, kun tillade registrering, salg og ibrugtagning af fabriksnye køretøjer, hvis de ledsages af en gyldig typeattest.«

8 Artikel 7, stk. 3, bestemmer imidlertid følgende: »En medlemsstat, der godtgør, at et køretøj, en komponent eller en separat teknisk enhed udgør en alvorlig fare for færdselssikkerheden, selv om det/den er ledsaget af en gyldig typeattest eller er behørigt mærket, kan i et tidsrum på højst seks måneder nægte registrering af

sådanne køretøjer og forbyde salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder på sit område. Den underretter straks de øvrige medlemsstater og Kommissionen herom, idet den begrunder sin beslutning. Bestrider den medlemsstat, der har udstedt den anfægtede typegodkendelse, den påberåbte fare for færdselssikkerheden, bestræber de involverede medlemsstater sig på at bilægge tvisten. Kommissionen holdes underrettet og foretager i givet fald konsultationer for at finde en løsning.«

9 Den 24. maj 1995 nægtede Länsstyrelsen i Stockholms län registrering af et nyt køretøj af typen Audi A4. Fabrikanten havde valgt at følge EF-typegodkendelsesordningen, og køretøjet var korrekt forsynet med en EF-typeattest. Länsstyrelsen begrundede sin afgørelse med, at der ikke var fremlagt en national typeattest, som viste, at den motorkategori, det pågældende køretøj tilhørte, opfyldte kravene i bilavgasförordningen (den svenske bekendtgørelse om bilers udstødning, herefter »BAF«). I henhold til § 12, stk. 1, nr. 9, i bilregisterkungörelsen (de svenske bestemmelser om registrering af køretøjer) er det en betingelse for registrering, at der fremlægges en sådan national typeattest ud over EF-typeattesten.

10 Kravet om en national attest har forbindelse med det svenske system for kontrol af køretøjer og fabrikantens ansvar. Enhver fabrikant, som ønsker at sælge biler i Sverige, skal forpligte sig til gratis at reparere køretøjer, der i forbindelse med en officiel kontrol viser sig ikke længere at opfylde udstødningsnormerne. Forpligtelsen gælder dog ikke for personbiler, der er ældre end fem år eller har kørt over 80 000 km. I tilfælde af betydelige mangler kan det pålægges fabrikanten at udskifte bestemte dele af systemet til rensning af udstødningen for egen regning. I ekstreme tilfælde kan det pålægges fabrikanten at kalde samtlige køretøjer af en bestemt type tilbage (den såkaldte »recall-procedure«). Med henblik på at sikre håndhævelsen af disse forpligtelser pålægger de svenske regler de udenlandske bilfabrikanter at udnævne en officiel repræsentant i Sverige.

11 Formålet med den svenske attest og registret over sådanne attester er at henføre bilerne til en motorkategori, hvilket giver de kompetente myndigheder mulighed for at råde over tilstrækkelige oplysninger om mangelfulde køretøjer til, at fabrikanten kan gøres ansvarlig.

12 Ansøgningen om den nationale attest skal indgives af fabrikanten ved introduceringen af en ny model, og den gælder for en »motorkategori«, dvs. for en kategori af køretøjer med ensartede motorer (BAF, § 2). Fabrikanten vælger selv, hvilken motorkategori den nye bilmodel skal henføres til.

13 De i BAF fastsatte krav anses for opfyldt, såfremt den motorkategori, det pågældende køretøj tilhører, har opnået en godkendelse fra en myndighed inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (BAF, § 6, stk. 2). Når en køretøjstype har opnået en EF-typegodkendelse, foretager de svenske myndigheder således ikke også en kontrol med henblik på konkret at undersøge, om den opfylder de nationale udstødningsnormer.

14 Udstedelsen af den nationale attest er ikke desto mindre betinget af, at der fremlægges en særlig informationsmappe, som i vidt omfang svarer til den, fabrikanten allerede har fremlagt for at opnå EF-typegodkendelsen, og der skal betales forskellige gebyrer, som i alt beløber sig til ca. 200 SKR pr. solgt køretøj.

15 VAG Sverige AB har for Länsrätten i Stockholms län gjort gældende, at den af Länsstyrelsen i Stockholms län anlagte fortolkning af de svenske bestemmelser er i strid med fællesskabsretten, særlig rammedirektivet.

16 Länsrätten i Stockholms län har på denne baggrund forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Er kravet om en attest i den svenske bilregisterkungörelse foreneligt med bestemmelserne i Rådets direktiv 70/156/EØF i den gældende udgave?

2) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende: Er det pågældende krav foreneligt med Rom-traktatens artikel 30, eller kan det siges at udgøre en foranstaltning 'med tilsvarende virkning'?

3) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, og spørgsmål 2 besvares med, at foranstaltningen er at betragte som en 'foranstaltning med tilsvarende virkning': Kan det svenske krav om en attest opretholdes med hjemmel i artikel 36?«

Spørgsmål 1

17 Med sit første spørgsmål ønsker den nationale ret reelt at få oplyst, om direktiv 70/156 skal fortolkes således, at det er til hinder for nationale bestemmelser, hvorefter det som betingelse for registrering af motorkøretøjer, der er forsynet med en gyldig EF-typeattest, kræves, at der fremlægges en national attest, som viser, at de nationale udstødningsnormer er opfyldt.

18 Det fremgår af artikel 7, stk. 1 og 3, i direktiv 70/156, at en medlemsstat kun kan nægte registrering af et køretøj, der er forsynet med en gyldig EF-typeattest, såfremt den godtgør, at køretøjet udgør en alvorlig fare for færdselssikkerheden.

Registrering kan højst nægtes i seks måneder, og den medlemsstat, der træffer en sådan beslutning, skal straks underrette de øvrige medlemsstater og Kommissionen herom.

19 Bortset fra dette meget detaljeret beskrevne tilfælde giver bestemmelserne i direktiv 70/156 ingen mulighed for at nægte registrering af nye køretøjer, der er forsynet med en gyldig EF-typeattest.

20 Nationale bestemmelser som de i hovedsagen omhandlede opfylder ikke betingelserne for undtagelsen i artikel 7, stk. 3. Den i bestemmelserne indeholdte hjemmel til at nægte registrering er nemlig knyttet til miljøbeskyttelseshensyn og ikke til hensyn til færdselssikkerheden.

21 Den svenske regering har gjort gældende, at Den Europæiske Unions repræsentanter i forbindelse med forhandlingerne vedrørende Kongeriget Sveriges tiltrædelse erklærede, at Kongeriget Sverige, da der ikke fandtes fællesskabsbestemmelser om fabrikanternes ansvar, kunne opretholde sin ordning i overensstemmelse med direktiverne om produktansvar og produktsikkerhed.

22 Der er imidlertid ingen bestemmelser i akten vedrørende vilkårene for Kongeriget Norges, Republikken Østrigs, Republikken Finlands og Kongeriget Sveriges tiltrædelse og tilpasningerne af de traktater, der danner grundlag for Den Europæiske Union (EFT 1994 C 241, s. 21), der fritager Kongeriget Sverige for at overholde direktiv 70/156 eller udskyder direktivets anvendelse for Kongeriget Sveriges vedkommende. Direktivet er således ikke nævnt i bilag XII, som specificerer de overgangsforanstaltninger på miljøområdet, der er omhandlet i tiltrædelsesaktens artikel 112.

23 Endvidere bemærkes, at de erklæringer, der er indeholdt i en mødeprotokol, har en begrænset værdi, idet de ikke kan tjene som fortolkningsbidrag med hensyn til en bestemmelse i fællesskabsretten, når erklæringens indhold overhovedet ikke omhandles i bestemmelsen, og erklæringen følgelig er uden retlig betydning (jf. dom af 26.2.1991, sag C-292/89, Antonissen, Sml. I, s. 745, præmis 18).

24 Spørgsmål 1 må herefter besvares med, at direktiv 70/156 skal fortolkes således, at det er til hinder for nationale bestemmelser, hvorefter det som betingelse for registrering af motorkøretøjer, der er forsynet med en gyldig EF-typeattest, kræves, at der fremlægges en national attest, som viser, at de nationale udstødningsnormer er opfyldt.

Spørgsmål 2 og 3 (traktatens artikel 30 og 36)

25 På baggrund af besvarelsen af spørgsmål 1 bortfalder spørgsmål 2 og 3.

Sagens omkostninger

26 De udgifter, der er afholdt af den svenske, den tyske og den franske regering og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens 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 (Femte Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Länsrätten i Stockholms län ved kendelse af 13. oktober 1995, for ret:

Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, som ændret ved Rådets direktiv 92/53/EØF af 18. juni 1992, skal fortolkes således, at det er til hinder for nationale bestemmelser, hvorefter det som betingelse for registrering af motorkøretøjer, der er forsynet med en gyldig EF-typeattest, kræves, at der fremlægges en national attest, som viser, at de nationale udstødningsnormer er opfyldt.

Moitinho de Almeida Gulmann Edward

Puissochet Wathelet

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 29. maj 1997.

R. Grass J.C. Moitinho de Almeida

Justitssekretær Formand for Femte Afdeling