ARREST VAN HET HOF (Vijfde kamer)
29 mei 1997 *

In zaak C-329/95,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EG-Verdrag van het Länsrett i Stockholms län (Zweden), in een administratieve procedure ingeleid door

VAG Sverige AB,

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB 1970, L 42, blz. 1), en van de artikelen 30 en 36 EG-Verdrag,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: J. C. Moitinho de Almeida, kamerpresident, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet en M. Wathelet (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: G. Tesauro
griffier: H. von Holstein, adjunct-griffier

* Procestaal: Zweeds.

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

— VAG Sverige AB, vertegenwoordigd door U. Roos, ingenieur, en C. Riben, bedrijfsjurist, bijgestaan door F. Herbert, advocaat te Brussel,

— de Zweedse regering, vertegenwoordigd door L. Nordling, rättschef bij het departement buitenlandse handel van het Ministerie van Buitenlandse zaken, als gemachtigde,

— de Duitse regering, vertegenwoordigd door E. Röder, Ministerialrat bij het Bondsministerie van Economische zaken, als gemachtigde,

— de Franse regering, vertegenwoordigd door C. de Salins, onderdirecteur bij de directie juridische zaken van het Ministerie van Buitenlandse zaken, en R. Loosli-Surrans, speciaal afgezant bij deze directie, als gemachtigden,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door M. Nolin en K. Simonsson, leden van haar juridische dienst, als gemachtigden,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de mondelinge opmerkingen van VAG Sverige AB, vertegenwoordigd door F. Herbert, de Zweedse regering, vertegenwoordigd door L. Nordling, de Duitse regering, vertegenwoordigd door B. Kloke, Oberregierungsrat bij het Bondsministerie van Economische zaken, als gemachtigde, de Franse regering, vertegenwoordigd door R. Loosli-Surrans, en de Commissie, vertegenwoordigd door M. Nolin en K. Simonsson, ter terechtzitting van 23 januari 1997,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 20 februari 1997,

het navolgende

Arrest

1 Bij beschikking van 13 oktober 1995, ingekomen bij het Hof op 19 oktober daaraanvolgend, heeft het Länsrätt i Stockholms län krachtens artikel 177 EG-Verdrag drie prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB 1970, L 42, blz. 1; hierna: „richtlijn 70/156" of „kaderrichtlijn"), en van de artikelen 30 en 36 EG-Verdrag.

2 Deze vragen zijn gerezen in een administratieve procedure die VAG Sverige AB, algemeen vertegenwoordiger in Zweden voor motorvoertuigen van de merken Audi en Volkswagen, heeft ingeleid tegen de weigering van het Länsstyrelse i Stockholms län (hierna: „Länsstyrelse") om een nieuw voertuig van het type Audi A 4 te registreren.

3 De communautaire regelgeving op het gebied van motorvoertuigen bestaat in een kaderrichtlijn, richtlijn 70/156, waarin een communautaire typegoedkeuringsprocedure wordt geregeld, alsmede meer dan 40 zogenoemde „bijzondere" richtlijnen, die de technische voorschriften harmoniseren. Ingevolge deze regelgeving kunnen de fabrikanten van voertuigen van categorie M1, dat wil zeggen voertuigen bestemd voor het vervoer van personen, met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, bij de instanties van een Lid-Staat een in alle Lid-Staten geldige goedkeuring („communautaire goedkeuring") verkrijgen voor een model („type voertuig"), indien dit voldoet aan de specificaties van de bijzondere richtlijnen. Tot en met 31 december 1995 konden de fabrikanten kiezen voor het communautaire of het nationale typegoedkeuringssysteem. Daarna is het communautaire typegoedkeuringssysteem verplicht geworden en is dit in de plaats getreden van de nationale procedures en technische voorschriften.

4 Krachtens richtlijn 70/156, zoals ten tijde van de feiten in het hoofdgeding laatstelijk gewijzigd bij richtlijn 92/53/EEG van de Raad van 18 juni 1992 (PB 1992, L 225, blz. 1), wordt de aanvraag voor een communautaire typegoedkeuring door de fabrikant ingediend bij de bevoegde instantie van een Lid-Staat (artikel 3, lid 1). Voor een type voertuig, een systeem, een onderdeel of een technische eenheid mag in niet meer dan één Lid-Staat een aanvraag worden ingediend (artikel 3, lid 5). De aanvraag gaat vergezeld van een „informatiedossier" en, in voorkomend geval, van goedkeuringsformulieren die reeds uit hoofde van elke bijzondere richtlijn zijn verkregen (artikel 3, leden 1 en 2).

5 Totdat de communautaire typegoedkeuring is verleend of geweigerd, wordt het informatiepakket met betrekking tot elke bijzondere richtlijn ter beschikking gesteld van de goedkeuringsinstantie van die Lid-Staat (artikel 3, lid 1). Deze instantie vult een goedkeuringsformulier in waarin wordt bevestigd, dat het betrokken type voertuig in overeenstemming is met de gegevens van het „informatiedossier" en voldoet aan de technische voorschriften van elke bijzondere richtlijn (artikel 4, leden 1 en 3). Het aldus ingevulde formulier wordt aan de aanvrager toegezonden (artikel 4, lid 3).

6 Op basis hiervan verstrekt de fabrikant een certificaat van overeenstemming voor elk voertuig van de serie, waarmee hij verklaart dat het voertuig in overeenstemming is met het goedgekeurde type (artikel 6, lid 1).

7 Artikel 7, lid 1, bepaalt: „Iedere Lid-Staat registreert nieuwe voertuigen en staat de verkoop of het in het verkeer brengen daarvan op grond van hun constructie en werking enkel en alleen toe, indien die voertuigen vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming."

8 Artikel 7, lid 3, voegt hier evenwel aan toe: „Indien een Lid-Staat constateert dat voertuigen, onderdelen of technische eenheden van een bepaald type een ernstig gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid, hoewel ze vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming of naar behoren van een merkteken zijn voor-

zien, dan mag die Lid-Staat voor een periode van ten hoogste zes maanden weige ren deze voertuigen te registreren of mag hij de verkoop of het in het verkeer brengen op zijn grondgebied van deze voertuigen, onderdelen of technische eenheden verbieden. Hij stelt de overige Lid-Staten en de Commissie daarvan onverwijld in kennis onder opgave van de redenen voor zijn besluit. Indien de Lid-Staat die de goedkeuring heeft verleend het gevaar voor de verkeersveiligheid waarvan bij hem melding is gemaakt betwist, trachten de betrokken Lid-Staten het geschil bij te leggen. De Commissie wordt op de hoogte gehouden en organiseert indien nodig passend overleg om tot een vergelijk te komen."

9 Op 24 mei 1995 weigerde het Länsstyrelse een nieuw voertuig van het type Audi A 4 te registreren. Daar de fabrikant had geopteerd voor het communautaire typegoedkeuringssysteem, ging dit voertuig, zoals voorgeschreven, vergezeld van een communautair certificaat van overeenstemming. Het Länsstyrelse voerde als reden voor zijn weigering aan, dat het nationale certificaat van overeenstemming ten bewijze dat de motorfamilie waartoe het betrokken voertuig behoorde, voldeed aan de voorwaarden van de bilavgasförordning (Zweedse regeling inzake uitlaatgassen; hierna: „BAF"), ontbrak. Artikel 12, eerste alinea, sub 9, van de bilregisterkungörelse (Zweedse wet op de registratie van voertuigen) vereist voor registratie, dat behalve een communautair certificaat van overeenstemming ook dit nationale certificaat van overeenstemming wordt overgelegd.

10 Het vereiste van een nationaal certificaat hangt samen met het Zweedse systeem van controle van voertuigen en aansprakelijkheid van de fabrikant. Elke fabrikant die in Zweden motorvoertuigen in de handel wil brengen, dient zich ertoe te verbinden, voertuigen die bij een officiële controle niet meer aan de voorschriften inzake uitlaatgassen voldoen, gratis te repareren. Deze verplichting geldt evenwel niet voor personenwagens die meer dan vijf jaar oud zijn of meer dan 80 000 km hebben gereden. In geval van een groter defect kan de fabrikant ertoe worden verplicht, op zijn kosten bepaalde onderdelen van de voorziening tegen luchtverontreiniging te vervangen. In extreme gevallen kan hij ertoe worden verplicht, alle voertuigen van eenzelfde type terug te roepen (zogenoemde „recall"-procedure). Ter verzekering van de nakoming van deze verplichtingen, dienen de fabrikanten van in het buitenland vervaardigde voertuigen een officiële vertegenwoordiger in Zweden aan te wijzen.

11 Het Zweedse nationale certificaat en het desbetreffende register hebben tot doel, voertuigen in een motorfamilie in te delen, opdat de bevoegde instanties over de informatie inzake defectueuze voertuigen beschikken die nodig is om de fabrikant aansprakelijk te stellen.

12 De aanvraag voor een nationaal certificaat moet door de fabrikant worden ingediend wanneer een nieuw automodel uitkomt, en zij geldt voor een „motorfamilie", dat wil zeggen voor een categorie voertuigen met een soortgelijke motor (artikel 2 BAF). De fabrikant kiest zelf de motorfamilie waarin het nieuwe automodel zal worden ingedeeld.

13 Aan de in de BAF gestelde voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan, indien voor de motorfamilie waartoe het betrokken voertuig behoort, een goedkeuring is verleend door een instantie in de Europese Economische Ruimte (artikel 6, tweede alinea, BAF). Wanneer voor een type voertuig een communautaire goedkeuring is verleend, verrichten de Zweedse autoriteiten bijgevolg niet nog eens een controle om in concreto na te gaan, of het voertuig voldoet aan de nationale voorschriften inzake uitlaatgassen.

14 Voor de afgifte van het nationale certificaat moet niettemin een specifiek dossier worden overgelegd, dat grotendeels overeenstemt met het dossier dat de fabrikant reeds voor de communautaire typegoedkeuring heeft overgelegd; voorts moeten diverse rechten worden betaald, waarvan het totale bedrag neerkomt op ongeveer 200 SKR per verkocht voertuig.

15 Voor het Länsrätt i Stockholms län heeft VAG Sverige AB betoogd, dat de uitlegging van de Zweedse wetgeving door het Länsstyrelse in strijd is met het gemeenschapsrecht, in het bijzonder met de richtlijn.

16 Daarop heeft het Länsrätt i Stockholms län het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Is het in de Zweedse bilregisterkungörelse (wet op de registratie van motorvoertuigen) gestelde vereiste inzake de overlegging van een certificaat verenigbaar met richtlijn 70/156/EEG van de Raad, zoals gewijzigd?

2) Indien de eerste vraag bevestigend moet worden beantwoord: is het betrokken vereiste verenigbaar met artikel 30 EG-Verdrag of kan het worden beschouwd als een ‚maatregel van gelijke werking'?

3) Indien de eerste vraag bevestigend moet worden beantwoord en de tweede vraag aldus, dat de maatregel moet worden beschouwd als een ‚maatregel van gelijke werking': mag het onderhavige Zweedse voorschrift krachtens artikel 36 worden gehandhaafd?"

De eerste vraag

17 Met de eerste vraag wenst de nationale rechter in wezen te vernemen, of richtlijn 70/156 aldus moet worden uitgelegd, dat zij zich verzet tegen een nationale regelgeving, die voor de registratie van motorvoertuigen die vergezeld gaan van een geldig communautair certificaat van overeenstemming, de overlegging vereist van een nationaal certificaat waaruit blijkt dat de voertuigen voldoen aan de nationale voorschriften inzake uitlaatgassen.

18 Blijkens artikel 7, leden 1 en 3, van richtlijn 70/156 kan een Lid-Staat de registratie van een voertuig dat vergezeld gaat van een geldig communautair certificaat, slechts weigeren indien hij constateert dat het voertuig een ernstig gevaar voor de

verkeersveiligheid betekent. Voorts mag deze weigering niet langer dan zes maanden duren en moet de Lid-Staat die een dergelijk besluit neemt, de overige Lid-Staten en de Commissie daarvan onverwijld in kennis stellen.

19 Behalve in dit zeer nauwkeurig bepaalde geval, kan ingevolge de bepalingen van richtlijn 70/156 de registratie van nieuwe voertuigen met een geldig communautair certificaat van overeenstemming niet worden geweigerd.

20 Vastgesteld moet worden, dat een nationale regeling zoals die in het hoofdgeding aan de orde is, niet voldoet aan de voorwaarden voor de in artikel 7, lid 3, bedoelde afwijking. De daarin voorziene weigering tot registratie hangt immers samen met overwegingen op het gebied van de milieubescherming, en niet met redenen die verband houden met de verkeersveiligheid.

21 De Zweedse regering heeft evenwel aangevoerd, dat tijdens de onderhandelingen over de toetreding van het Koninkrijk Zweden tot de Europese Unie, vertegenwoordigers van deze laatste hebben verklaard, dat bij gebreke van communautaire bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van fabrikanten, het Koninkrijk Zweden zijn systeem zou kunnen behouden met inachtneming van de richtlijnen inzake productaansprakelijkheid en productveiligheid.

22 Opgemerkt zij evenwel, dat geen bepaling van de Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden van het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden en de aanpassing der Verdragen waarop de Europese Unie is gegrondvest (PB 1994, C 241, blz. 21), het Koninkrijk Zweden ontslaat van de verplichting, richtlijn 70/156 na te leven, noch de toepassing ervan te zijnen aanzien uitstelt. Bijlage XII, waarin de overgangsmaatregelen op milieugebied als bedoeld in artikel 112 van de Toetredingsakte uitvoerig worden beschreven, noemt deze richtlijn namelijk niet.

23 Voor het overige zij erop gewezen, dat verklaringen in notulen een beperkte waarde hebben in dier voege, dat zij niet in aanmerking kunnen worden genomen voor de uitlegging van een bepaling van gemeenschapsrecht, wanneer de inhoud ervan niet in de tekst van de betrokken bepaling is terug te vinden en dus geen rechtskracht heeft (zie arrest van 26 februari 1991, zaak C-292/89, Antonissen, Jurispr. 1991, blz. I-745, r. o. 18).

24 Gelet op het voorgaande moet op de eerste vraag worden geantwoord, dat richtlijn 70/156 aldus moet worden uitgelegd, dat zij zich verzet tegen een nationale regeling die voor de registratie van motorvoertuigen die vergezeld gaan van een geldig communautair certificaat van overeenstemming, de overlegging vereist van een nationaal certificaat waaruit blijkt dat de voertuigen voldoen aan de nationale voorschriften inzake uitlaatgassen.

De tweede en de derde vraag (artikelen 30 en 36 van het Verdrag)

25 Gelet op het antwoord op de eerste vraag, behoeven de tweede en de derde vraag geen beantwoording.

Kosten

26 De kosten door de Zweedse, de Duitse en de Franse regering en de Commissie van de Europese Gemeenschappen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

HET HOF VAN JUSTITIE (Vijfde kamer),

uitspraak doende op de door het Länsrätt i Stockholms län bij beschikking van 13 oktober 1995 gestelde vragen, verklaart voor recht:

Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, zoals gewijzigd bij richtlijn 92/53/EEG van de Raad van 18 juni 1992, moet aldus worden uitgelegd, dat zij zich verzet tegen een nationale regeling die voor de registratie van motorvoertuigen die vergezeld gaan van een geldig communautair certificaat van overeenstemming, de overlegging vereist van een nationaal certificaat waaruit blijkt dat de voertuigen voldoen aan de nationale voorschriften inzake uitlaatgassen.

Moitinho de Almeida Gulmann Edward

Puissochet Wathelet

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 29 mei 1997.

De griffier

R. Grass

De president van de Vijfde kamer

J. C. Moitinho de Almeida