ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 29ης Μαΐου 1997 *

Στην υπόθεση C-329/95,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Länsrätten i Stockholms län (Σουηδία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο διοικητικής διαδικασίας κινηθείσας από τη

VAG Sverige AB,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 46), και των άρθρων 30 και 36 της Συνθήκης ΕΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. C. Moitinho de Almeida, πρόεδρο τμήματος, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet και M. Wathelet (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: G. Tesauro
γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

* Γλώσσα διαδικασίας: η σουηδική.

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η VAG Sverige AB, εκπροσωπουμένη από τους Ulf Roos, ingenjör, και Carl Riben, bolagsjurist, επικουρουμένους από τον Francis Herbert, δικηγόρο Βρυξελλών,

— η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπουμένη από τη Lotty Nordling, rättschef του τμήματος εξωτερικού εμπορίου του Υπουργείου Εξωτερικών,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπουμένη από τον Ernst Röder, Ministerialrat στο Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομίας,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπουμένη από την Catherine de Salins, υποδιευθύντρια στη διεύθυνση νομικών υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών, και τη Régine Loosli-Surrans, chargé de mission στην ίδια διεύθυνση,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένη από τους Michel Nolin και Knut Simonsson, μέλης της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της VAG Sverige AB, εκπροσωπουμένης από τον δικηγόρο Francis Herbert, της Σουηδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τη Lotty Nordling, της Γερμανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τον Bernd Kloke, Oberregierungsrat στο Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομίας, της Γαλλικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τη Régine Loosli-Surrans, και της Επιτροπής, εκπροσωπουμένης από τους Michel Nolin και Knut Simonsson, κατά τη συνεδρίαση της 23ης Ιανουαρίου 1997,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 20ής Φεβρουαρίου 1997,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 13ης Οκτωβρίου 1995, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 19 Οκτωβρίου 1995, το Länsrätten i Stockholms län υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, τρία προδικαστικά ερωτήματα, ως προς την ερμηνεία της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 46, στο εξής: οδηγία 70/156 ή οδηγία-πλαίσιο), και των άρθρων 30 και 36 της Συνθήκης ΕΚ.

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διοικητικής διαδικασίας κινηθείσας από τη VAG Sverige AB, γενικό αντιπρόσωπο στη Σουηδία των οχημάτων μάρκας Audi και Volkswagen, λόγω της αρνήσεως της Länsstyrelsen i Stockholms län (διεύθυνση της διοικητικής διαιρέσεως περιοχής Στοκχόλμης) να ταξινομήσει νέο όχημα τύπου Audi A 4.

3 Η κοινοτική ρύθμιση στον τομέα των οχημάτων με κινητήρα αποτελείται, αφενός, από μια οδηγία-πλαίσιο, την οδηγία 70/156, η οποία θεσπίζει κοινοτική διαδικασία εγκρίσεως και, αφετέρου, από σαράντα και πλέον οδηγίες, καλούμενες «επί μέρους», οι οποίες εναρμονίζουν τους τεχνικούς κανόνες. Καθιστά δυνατό στους κατασκευαστές οχημάτων κατηγορίας Μ1, δηλαδή των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων και φέρουν κατ' ανώτατο όριο, εκτός της θέσεως του οδηγού, έως οκτώ θέσεις καθημένων, να λαμβάνουν από τις αρχές κράτους μέλους ένα έγκυρο εντός όλων των κρατών μελών δελτίο εγκρίσεως (κοινοτική έγκριση) για ένα μοντέλο (τύπος οχήματος), αν αυτό ανταποκρίνεται στα ειδικά χαρακτηριστικά εκάστης των επί μέρους οδηγιών. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 1995, οι κατασκευαστές μπορούσαν να επιλέξουν μεταξύ του συστήματος της κοινοτικής εγκρίσεως και εκείνου της εθνικής εγκρίσεως. Έκτοτε, το σύστημα της κοινοτικής εγκρίσεως κατέστη υποχρεωτικό, αντικαθιστώντας τις εθνικές διαδικασίες και τις εθνικές τεχνικές προδιαγραφές.

4 Δυνάμει της οδηγίας 70/156, όπως τροποποιήθηκε, τελευταία φορά κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, με την οδηγία 92/53/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992 (ΕΕ L 225, σ. 1), η αίτηση κοινοτικής εγκρίσεως υποβάλλεται από τον κατασκευαστή στην αρμόδια αρχή κράτους μέλους (άρθρο 3, παράγραφος 1). Όλες οι αιτήσεις που αφορούν έναν τύπο οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας υποβάλλονται σε ένα και μόνο κράτος μέλος (άρθρο 3, παράγραφος 5). Η αίτηση συνοδεύεται από «φάκελο πληροφοριών» και, ενδεχομένως, από πιστοποιητικά εγκρίσεως τύπου που ελήφθησαν ήδη για κάθε μία από τις επιμέρους οδηγίες (άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 2).

5 Μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία η κοινοτική έγκριση είτε χορηγείται είτε απορρίπτεται, το πακέτο πληροφοριών σε σχέση με κάθε επιμέρους οδηγία τίθεται στη διάθεση της αρμόδιας για τις εγκρίσεις αρχής του εν λόγω κράτους μέλους (άρθρο 3, παράγραφος 1). Η αρχή αυτή συμπληρώνει ένα πιστοποιητικό εγκρίσεως τύπου με το οποίο πιστοποιείται ότι ο τύπος του οικείου οχήματος είναι σύμφωνος προς τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στον «φάκελο πληροφοριών» και ανταποκρίνεται στις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπει εκάστη των επιμέρους οδηγιών (άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 3). Το συμπληρωμένο πιστοποιητικό αποστέλλεται στον αιτούντα (άρθρο 4, παράγραφος 3).

6 Επί της βάσεως αυτής, ο κατασκευαστής εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης για κάθε όχημα της σειράς, με το οποίο πιστοποιεί ότι το όχημα είναι σύμφωνο προς τον εγκεκριμένο τύπο (άρθρο 6, παράγραφος 1).

7 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, προβλέπει ότι «Τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας, επιτρέπουν την πώληση ή θέση σε λειτουργία νέων οχημάτων βάσει της κατασκευής και λειτουργίας τους, μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης.»

8 Πάντως, η παράγραφος 3 της ίδιας διατάξεως προσθέτει ότι, «Εάν κάποιο κράτος μέλος διαπιστώσει ότι οχήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες συγκεκριμένου τύπου ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια αν και συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρ-

φωσης ή φέρουν κατάλληλο σήμα, μπορεί, για μέγιστο χρονικό διάστημα έξι μηνών, να αρνηθεί τη χορήγηση αδείας κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών ή να απαγορεύσει την πώληση ή θέση σε λειτουργία στο έδαφός του τέτοιων οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων. Ενημερώνει αμέσως τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή δηλώνοντας τους λόγους στους οποίους βασίστηκε η απόφασή του. Εάν το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση τύπου αμφισβητήσει τον προβαλλόμενο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη επιδιώκουν τη ρύθμιση της διαφοράς. Η Επιτροπή τηρείται ενήμερη και, ενδεχομένως, οργανώνει κατάλληλες διαβουλεύσεις με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας».

9 Στις 24 Μαΐου 1995, η Länsstyrelsen i Stockholms län αρνήθηκε να ταξινομήσει ένα νέο όχημα τύπου Audi A 4. Δεδομένου ότι ο κατασκευαστής είχε επιλέξει το σύστημα της κοινοτικής εγκρίσεως, το εν λόγω όχημα ήταν πάντως προσηκόντως εφοδιασμένο με πιστοποιητικό κοινοτικής συμμορφώσεως. Η Länsstyrelsen i Stockholms län αιτιολόγησε την άρνησή της επικαλουμένη το γεγονός ότι το εθνικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως, το οποίο πιστοποιεί ότι η κατηγορία κινητήρων στην οποία υπάγεται το οικείο όχημα ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις της bilavgasförordningen (σουηδική κανονιστική απόφαση περί των εκπομπών καυσαερίων από τα αυτοκίνητα, στο εξής: BAF), έλειπε. Το άρθρο 12, πρώτο εδάφιο, σημείο 9, του bilregisterkungörelsen (σουηδικός νόμος περί της ταξινομήσεως των οχημάτων) εξαρτά την ταξινόμηση από την προσκόμιση, εκτός του κοινοτικού πιστοποιητικού συμμορφώσεως, και αυτού του εθνικού πιστοποιητικού συμμορφώσεως.

10 Η υποχρέωση περί εθνικού πιστοποιητικού συνδέεται με το σουηδικό σύστημα ελέγχου των οχημάτων και ευθύνης του κατασκευαστή. Όλοι οι κατασκευαστές που προτίθενται να εμπορευθούν οχήματα στη Σουηδία οφείλουν να δεσμευθούν ότι θα αναλάβουν δωρεάν την επιδιόρθωση των οχημάτων τα οποία, κατά τη διάρκεια επισήμου ελέγχου, δεν θα ανταποκρίνονται πλέον στους κανόνες περί εκπομπών καυσαερίων από τα αυτοκίνητα. Εντούτοις, η δέσμευση αυτή δεν αφορά τα οχήματα ιδιωτών τα οποία είναι άνω των πέντε ετών ή έχουν διατρέξει άνω των 80 000 km. Σε περίπτωση σοβαρότερου ελαττώματος, μπορεί να υποχρεωθεί ο κατασκευαστής να αλλάξει ιδίοις εξόδοις ορισμένα μέρη του συστήματος κατά της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορεί να υποχρεωθεί να ανακαλέσει όλα τα οχήματα ιδίου τύπου (διαδικασία καλουμένη recall). Προκειμένου να εξασφαλίσει την καλή εκτέλεση των εν λόγω υποχρεώσεων, η σουηδική κανονιστική ρύθμιση επιβάλλει στους κατασκευαστές οχημάτων που κατασκευάστηκαν στο εξωτερικό να ορίζουν επίσημο αντιπρόσωπο στη Σουηδία.

11 Το εθνικό σουηδικό πιστοποιητικό και το σχετικό προς τούτο μητρώο έχουν ως σκοπό την κατάταξη των οχημάτων σε μια κατηγορία κινητήρων, πράγμα το οποίο θα καθιστά δυνατό στις αρμόδιες αρχές να διαθέτουν τις αναγκαίες πληροφορίες ως προς τα ελαττωματικά οχήματα, προκειμένου να επισύρουν την ευθύνη του κατασκευαστή.

12 Η αίτηση εθνικού πιστοποιητικού πρέπει να υποβάλλεται από τον κατασκευαστή ενόψει της κυκλοφορίας ενός νέου μοντέλου αυτοκινήτου και ισχύει για μια «κατηγορία κινητήρων», δηλαδή για μια κατηγορία οχημάτων με παρόμοιο κινητήρα (άρθρο 2 της BAF). Ο κατασκευαστής επιλέγει ο ίδιος την κατηγορία κινητήρων στην οποία θα καταταγεί το νέο μοντέλο αυτοκινήτου.

13 Οι προϋποθέσεις της BAF θεωρούνται ότι έχουν πληρωθεί όταν η κατηγορία των κινητήρων, στην οποία ανήκει το οικείο όχημα, έχει λάβει άδεια προερχομένη από μια αρχή εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (άρθρο 6, δεύτερο εδάφιο, της BAF). Συνεπώς, όταν ένας τύπος οχήματος αποτέλεσε αντικείμενο κοινοτικής εγκρίσεως, οι σουηδικές αρχές δεν προβαίνουν επιπλέον σε έλεγχο, προκειμένου να επαληθεύσουν, συγκεκριμένα, αν ανταποκρίνεται στις εθνικές προδιαγραφές για τις εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα.

14 Η χορήγηση του εθνικού πιστοποιητικού εξαρτάται επίσης από την υποβολή ειδικού φακέλου, ο οποίος συμπίπτει σε μεγάλο βαθμό με εκείνον που έχει ήδη προσκομισθεί από τον κατασκευαστή προκειμένου να λάβει την κοινοτική έγκριση, καθώς και από την πληρωμή διαφόρων τελών, το συνολικό ποσό των οποίων ανέρχεται περίπου στις 200 σουηδικές κορόνες (SKR) ανά πωλούμενο όχημα.

15 Ενώπιον του Länsrätten i Stockholms län, η VAG Sverige AB ισχυρίστηκε ότι η ερμηνεία της σουηδικής κανονιστικής ρυθμίσεως, στην οποία προέβη η Länsstyrelsen i Stockholms län, ήταν αντίθετη προς το κοινοτικό δίκαιο και, ιδίως, προς την οδηγία-πλαίσιο.

16 Στο πλαίσιο αυτό, το Länsrätten i Stockholms län υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συμβιβάζεται προς τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως έχει τροποποιηθεί πλέον προσφάτως, η απαίτηση (σουηδικού) πιστοποιητικού, όπως προβλέπεται από το άρθρο 12, πρώτο εδάφιο, σημείο 9, της bilregisterkungörelsen;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα 1, συμβιβάζεται προς το άρθρο 30 της Συνθήκης της Ρώμης η εν λόγω απαίτηση ή συνιστά "μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος";

3) Αν στο ερώτημα 1 δοθεί καταφατική απάντηση και αν στο ερώτημα 2 δοθεί απάντηση υπό την έννοια ότι το μέτρο πρέπει να θεωρηθεί ως "μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος", μπορεί η σουηδική απαίτηση περί προσκομίσεως ενός τέτοιου πιστοποιητικού να εξακολουθήσει να υφίσταται βάσει του άρθρου 36;»

Επί του πρώτου ερωτήματος

17 Με το πρώτο ερώτημά του, το εθνικό δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν η οδηγία 70/156 πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι απαγορεύει εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία εξαρτά την ταξινόμηση των οχημάτων με κινητήρα που είναι εφοδιασμένα με ισχύον κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως από την προσκόμιση εθνικού πιστοποιητικού, το οποίο πιστοποιεί τη συμμόρφωσή τους προς τις εθνικές απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα.

18 Από τις παραγράφους 1 και 3 του άρθρου 7 της οδηγίας 70/156 προκύπτει ότι ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να αρνείται την ταξινόμηση οχήματος εφοδιασμένου με έγκυρο κοινοτικό πιστοποιητικό παρά μόνον αν αποδεικνύει ότι

διακυβεύεται σοβαρά η οδική ασφάλεια. Επιπλέον, η άρνηση αυτή δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι μήνες, το δε κράτος μέλος που λαμβάνει μια τέτοια απόφαση πρέπει αμέσως να ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

19 Εκτός της ιδιάζουσας αυτής περιπτώσεως, οι διατάξεις της οδηγίας 70/156 δεν προβλέπουν καμία δυνατότητα αρνήσεως ταξινομήσεως νέων οχημάτων εφοδιασμένων με ισχύον κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως.

20 Διαπιστώνεται ότι μια εθνική κανονιστική ρύθμιση, όπως αυτή για την οποία πρόκειται στη διαφορά της κύριας δίκης, δεν πληροί τις προϋποθέσεις της εξαιρέσεως που προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 3. Πράγματι, η άρνηση ταξινομήσεως, την οποία αυτή προβλέπει, συνδέεται με σκέψεις που αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος και όχι με λόγους απτομένους της οδικής ασφάλειας.

21 Πάντως, η Σουηδική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την ένταξη του Βασιλείου της Σουηδίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι αντιπρόσωποι της τελευταίας δήλωσαν ότι, ελλείψει κοινοτικών διατάξεων σχετικά με την ευθύνη των κατασκευαστών, το Βασίλειο της Σουηδίας μπορούσε να διατηρήσει το σύστημά του τηρώντας τις οδηγίες σχετικά με την ευθύνη λόγω των προϊόντων και την ασφάλεια των προϊόντων.

22 Πάντως, πρέπει να τονιστεί ότι καμία διάταξη της πράξεως σχετικά με τους όρους προσχωρήσεως του Βασιλείου της Νορβηγίας, της Δημοκρατίας της Αυστρίας, της Δημοκρατίας της Φινλανδίας και του Βασιλείου της Σουηδίας και τις προσαρμογές των συνθηκών στις οποίες βασίζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ 1994, C 241, σ. 21) δεν εξαιρεί το Βασίλειο της Σουηδίας από την τήρηση της οδηγίας 70/156 ούτε καθυστερεί την εφαρμογή της έναντι αυτής. Το παράρτημα XII, το οποίο αναφέρει λεπτομερώς τα μεταβατικά μέτρα στον τομέα του περιβάλλοντος τα οποία προβλέπονται από το άρθρο 112 της Πράξεως Προσχωρήσεως, δεν αναφέρει πράγματι την οδηγία αυτή.

23 Επιπλέον, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι δηλώσεις που περιλαμβάνονται στα πρακτικά συνεδριάσεως έχουν περιορισμένη αξία, υπό την έννοια ότι δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη για την ερμηνεία διατάξεως του κοινοτικού δικαίου, εφόσον το περιεχόμενο της εν λόγω δηλώσεως δεν απαντά στο κείμενο της επίδικης διατάξεως και, επομένως, στερείται νομικής σημασίας (βλ. απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 1991, C-292/89, Antonissen, Συλλογή 1991, σ. I-745, σκέψη 18).

24 Ενόψει των προεκτεθέντων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί ως απάντηση ότι η οδηγία 70/156 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαγορεύει εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία εξαρτά την ταξινόμηση των οχημάτων με κινητήρα που είναι εφοδιασμένα με ισχύον κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως από την προσκόμιση εθνικού πιστοποιητικού, το οποίο πιστοποιεί τη συμμόρφωσή τους προς τις εθνικές απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές των καυσαερίων από τα αυτοκίνητα.

Επί του δευτέρου και του τρίτου ερωτήματος (άρθρα 30 και 36 της Συνθήκης

25 Λαμβάνοντας υπόψη την απάντηση που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο και το τρίτο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

26 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Σουηδική, η Γερμανική και η Γαλλική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 13ης Οκτωβρίου 1995 το Länsrätten i Stockholms län, αποφαίνεται:

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 92/53/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαγορεύει εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία εξαρτά την ταξινόμηση των οχημάτων με κινητήρα που είναι εφοδιασμένα με ισχύον κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως από την προσκόμιση εθνικού πιστοποιητικού, το οποίο πιστοποιεί τη συμμόρφωσή τους προς τις εθνικές απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές των καυσαερίων από τα αυτοκίνητα.

Moitinho de Almeida Gulmann Edward

Puissochet Wathelet

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 29 Μαΐου 1997.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

J. C. Moitinho de Almeida