YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)
29 päivänä toukokuuta 1997 *

Asiassa C-329/95,

jonka Länsrätten i Stockholms län (Ruotsi) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen hallintoriita-asiassa, jonka on tässä kansallisessa tuomioistuimessa pannut vireille

VAG Sverige AB,

ennakkoratkaisun moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY (EYVL L 42, s. 1) ja EY:n perustamissopimuksen 30 ja 36 artiklan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. C. Moitinho de Almeida sekä tuomarit C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet ja M. Wathelet (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: G. Tesauro,
kirjaaja: apulaiskirjaaja H. von Holstein,

* Oikeudenkäyntikieli: ruotsi.

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— VAG Sverige AB, edustajinaan insinööri Ulf Roos ja yhtiön lakimies Carl Riben, avustajanaan asianajaja Francis Herbert, Bryssel,

— Ruotsin hallitus, asiamiehenään ulkoasiainministeriön ulkomaankauppaosaston rättschef Lotty Nordling,

— Saksan hallitus, asiamiehenään liittovaltion talousministeriön Ministerialrat Ernst Röder,

— Ranskan hallitus, asiamiehinään ulkoasiainministeriön oikeudellisen osaston apulaisosastopäällikkö Catherine de Salins ja saman osaston tehtävään määrätty Régine Loosli-Surrans,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet Michel Nolin ja Knut Simonsson,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan VAG Sverige AB:n, edustajanaan Francis Herbert, Ruotsin hallituksen, asiamiehenään Lotty Nordling, Saksan hallituksen, asiamiehenään liittovaltion talousministeriön Oberregierungsrat Bernd Kloke, Ranskan hallituksen, asiamiehenään Régine Loosli-Surrans ja komission, asiamiehinään Michel Nolin ja Knut Simonsson 23.1.1997 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 20.2.1997 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Länsrätten i Stockholms län on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 13.10.1995 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 19.10.1995, EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla kolme ennakkoratkaisukysymystä moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY (EYVL L 42, s. 1, jäljempänä direktiivi 70/156/ETY tai puitedirektiivi) ja EY:n perustamissopimuksen 30 ja 36 artiklan tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset on esitetty hallintoriita-asiassa, jonka Audi- ja Volkswagen-merkkisten ajoneuvojen edustaja Ruotsissa, VAG Sverige AB, on pannut vireille Länsstyrelsen i Stockholms länin (jäljempänä Länsstyrelsen) kieltäydyttyä rekisteröimästä erästä uutta Audi A 4 -mallista ajoneuvoa.

3 Moottoriajoneuvoja koskeva yhteisön lainsäädäntö sisältää puitedirektiivin 70/156/ETY, jossa säädetään yhteisön tyyppihyväksyntämenettelystä, ja yli neljäkymmentä erityisdirektiiviä, joilla yhdenmukaistetaan tekniset säännöt. Yhteisön lainsäädännössä annetaan M1-luokan ajoneuvojen eli matkustajien kuljettamiseen käytettävien sellaisten ajoneuvojen valmistajille, joissa on kuljettajan istuimen lisäksi istuimet enintään kahdeksalle matkustajalle, mahdollisuus saada jäsenvaltion viranomaisilta hyväksyntä, joka on voimassa kaikissa jäsenvaltioissa (yhteisön tyyppihyväksyntä) tietylle mallille (ajoneuvotyypille), jos tämä täyttää erityisdirektiivien vaatimukset. Autonvalmistajat saattoivat 31.12.1995 saakka valita joko yhteisön tyyppihyväksynnän tai kansallisen tyyppihyväksynnän. Tämän jälkeen yhteisön tyyppihyväksynnästä on tullut pakollinen ja se on korvannut kansalliset menettelyt ja tekniset normit.

4 Direktiivin 70/156/ETY mukaan, sellaisena kuin kyseinen direktiivi oli pääasiaan liittyvien tosiseikkojen tapahtuma-aikana viimeksi muutettuna 18.6.1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/53/ETY (EYVL L 225, s. 1), valmistajan on toimitettava jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle yhteisön tyyppihyväksyntää koskeva hakemus (3 artiklan 1 kohta). Ajoneuvo-, järjestelmä-, osa- tai erilliseen tekniseen yksikkötyyppiin liittyvän hakemuksen voi toimittaa ainoastaan yhteen jäsenvaltioon (3 artiklan 5 kohta). Hakemukseen on liitettävä "valmistusasiakirjat" ja tarvittaessa hyväksyntätodistukset, jotka on saatu kunkin erityisdirektiivin osalta (3 artiklan 1 ja 2 kohta).

5 Kutakin erityisdirektiiviä koskevat asiakirjat on annettava kyseisen jäsenvaltion hyväksyntäviranomaisen käyttöön hyväksynnän anto- tai epäämispäivään asti (3 artiklan 1 kohta). Tämä täyttää hyväksyntätodistuksen, jossa todistetaan, että kyseinen ajoneuvotyyppi on "valmistusasiakirjojen" tietojen mukainen ja täyttää kaikkien erityisdirektiivien tekniset vaatimukset (4 artiklan 1 ja 3 kohta). Todistus toimitetaan hakijalle (4 artiklan 3 kohta).

6 Valmistaja laatii tämän perusteella vaatimustenmukaisuustodistuksen jokaisesta sarjatuotannossa valmistettavasta ajoneuvosta, ja siinä todistetaan, että ajoneuvo vastaa hyväksyttyä ajoneuvotyyppiä (6 artiklan 1 kohta).

7 Puitedirektiivin 7 artiklan 1 kohdassa säädetään, että "jäsenvaltioiden on rekisteröitävä uudet ajoneuvot ja sallittava niiden myynti ja käyttöönotto niiden valmistukseen ja toimintaan liittyvistä syistä jos, ja ainoastaan jos ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella".

8 Kyseisen artiklan 3 kohdassa kuitenkin lisätään, että "jos jäsenvaltio arvioi, että tietyn tyyppiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat vakavana vaarana liikenneturvallisuudelle, vaikka ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella tai riittävillä merkinnöillä, se voi enintään kuuden kuukauden

ajaksi kieltäytyä rekisteröimästä tällaista ajoneuvoa tai kieltää tällaisten ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden myynnin tai käyttöönoton alueellaan. Sen on viipymättä ilmoitettava tästä muille jäsenvaltioille ja komissiolle ja ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt. Jos tyyppihyväksynnän antanut jäsenvaltio riitauttaa sille ilmoitetun väitetyn liikenneturvallisuudelle aiheutuvan vaaran, asianomaisten jäsenvaltioiden on pyrittävä ratkaisemaan erimielisyys. Komissiolle on ilmoitettava asiasta, ja se tarvittaessa kutsuu osapuolet asiaa koskevaan neuvotteluun ratkaisun aikaansaamiseksi".

9 Länsstyrelsen kieltäytyi 24.5.1995 rekisteröimästä erästä Audi A 4 -mallista uutta ajoneuvoa. Koska valmistaja oli valinnut yhteisön tyyppihyväksyntäjärjestelmän, kyseinen ajoneuvo oli kuitenkin asianmukaisesti varustettu yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella. Länsstyrelsen perusteli kieltäytymistään sillä seikalla, ettei autolla ollut kansallista vaatimustenmukaisuustodistusta, josta olisi käynyt ilmi, että moottoriperhe, johon kyseinen ajoneuvo kuului, täytti *bilavgasförordningen*issa (pakokaasupäästöjä koskeva Ruotsin asetus, jäljempänä BAF) säädetyt edellytykset. *Bilregisterkungörelsen*in (ajoneuvojen rekisteröintiä koskeva asetus) 12 §:n 1 momentin 9 kohdassa edellytetään ajoneuvon rekisteröimiseksi yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksen lisäksi kansallista vaatimustenmukaisuustodistusta.

10 Kansallista vaatimuksenmukaisuustodistusta koskeva edellytys liittyy ajoneuvojen katsastusta ja valmistajan tuotevastuuta koskevaan Ruotsin järjestelmään. Jokaisen autonvalmistajan, joka aikoo myydä autoja Ruotsissa, on sitouduttava ottamaan veloituksetta vastuulleen sellaisten ajoneuvojen korjaaminen, jotka eivät virallisessa katsastuksessa enää täytä pakokaasupäästönormeja. Tämä sitoumus ei kuitenkaan koske sellaisia yksityishenkilöiden autoja, jotka ovat yli 5-vuotiaita tai joilla on ajettu yli 80 000 kilometriä. Mikäli päästömäärät poikkeavat normeista merkittävästi, valmistaja voidaan velvoittaa vaihtamaan omalla kustannuksellaan tietyt ilman pilaantumista estävän järjestelmän osat. Äärimmäisissä tapauksissa valmistaja voidaan velvoittaa vetämään takaisin tehtaalle kaikki saman ajoneuvotyypin ajoneuvot (ns. recall-menettely). Jotta näiden velvoitteiden asianmukainen noudattaminen voitaisiin varmistaa, Ruotsin lainsäädännössä velvoitetaan ulkomailla valmistettavien ajoneuvojen valmistajat nimeämään virallinen edustaja Ruotsiin.

11 Ruotsalaisen vaatimustenmukaisuustodistuksen ja siihen liittyvän rekisterin tavoitteena on viranomaisten mukaan autojen luokittelu moottoriperheisiin, minkä ansiosta toimivaltaisilla viranomaisilla on käytettävissään tarvittavat tiedot viallisista ajoneuvoista valmistajan tuotevastuun syntymisen toteamiseksi.

12 Valmistajan on tehtävä kansallista vaatimustenmukaisuustodistusta koskeva hakemus uuden automallin tullessa markkinoille, ja hakemus koskee "moottoriperhettä" eli sellaista ajoneuvoluokkaa, jossa on samanlainen moottori (BAF:n 2 §). Valmistaja valitsee itse moottoriperheen, johon uusi automalli luokitellaan.

13 BAF:ssa vahvistettujen edellytysten katsotaan täyttyneen, jos moottoriperheellä, johon kyseinen ajoneuvo kuuluu, on Euroopan talousalueen viranomaisen antama hyväksyntä (BAF:n 6 §:n 2 momentti). Vastaavasti silloin, kun ajoneuvotyyppi on saanut yhteisön tyyppihyväksynnän, Ruotsin viranomaiset eivät tee lisätarkastuksia varmistaakseen, täyttääkö se käytännössä kansalliset pakokaasupäästönormit.

14 Kansallisen vaatimustenmukaisuustodistuksen myöntäminen edellyttää lisäksi sellaisia erityisiä asiakirjoja, jotka ovat suurelta osin samoja kuin ne, jotka valmistaja on jo esittänyt saadakseen yhteisön tyyppihyväksynnän, sekä erilaisten maksujen suorittamista; nämä maksut ovat noin 200 Ruotsin kruunua (SEK) myydyltä ajoneuvolta.

15 VAG Sverige AB on vedonnut Länsrätten i Stockholms länissä siihen, että Länsstyrelsenin tulkinta Ruotsin lainsäädännöstä on yhteisön oikeuden ja erityisesti puitedirektiivin vastainen.

16 Tässä tilanteessa Länsrätten i Stockholms län on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko *bilregisterkungörelsen*in 12 §:n 1 momentin 9 kohdan mukainen [ruotsalaista] todistusta koskeva vaatimus yhteensopiva direktiivin 70/156/ETY säännösten kanssa, sellaisena kuin direktiivi on viimeksi muutettuna?

2) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko kyseinen vaatimus EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan mukainen vai voidaanko sen katsoa olevan 'vaikutukseltaan vastaava toimenpide'?

3) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi ja toiseen siten, että toimenpidettä on pidettävä 'vaikutukseltaan vastaavana toimenpiteenä', voidaanko Ruotsin lainsäädännön mukainen todistusta koskeva vaatimus pitää voimassa 36 artiklan nojalla?"

Ensimmäinen kysymys

17 Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin haluaa lähinnä saada selville, onko direktiiviä 70/156/ETY tulkittava siten, että kansallinen lainsäädäntö, jossa voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella varustettujen moottoriajoneuvojen rekisteröimiseksi edellytetään sellaista kansallista todistusta, jonka mukaan kyseinen ajoneuvo täyttää kansalliset pakokaasupäästövaatimukset, on ristiriidassa kyseisen direktiivin kanssa.

18 Direktiivin 70/156/ETY 7 artiklan 1 ja 3 kohdasta käy ilmi, että jäsenvaltio voi kieltäytyä rekisteröimästä sellaista ajoneuvoa, joka on varustettu voimassa olevalla yhteisön todistuksella, ainoastaan siinä tapauksessa, että se arvioi ajoneuvon olevan

vakavana vaarana liikenneturvallisuudelle. Kielto voi lisäksi olla voimassa ainoastaan kuusi kuukautta, ja jäsenvaltion, joka tekee tällaisen päätöksen, on ilmoitettava siitä välittömästi muille jäsenvaltioille ja komissiolle.

19 Lukuun ottamatta tätä hyvin yksityiskohtaisesti kuvattua tilannetta direktiivin 70/156/ETY säännöksissä ei säädetä muista mahdollisuuksista kieltäytyä rekisteröimästä uutta ajoneuvoa, joka on varustettu voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella.

20 On todettava, ettei pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kansallinen lainsäädäntö täytä 7 artiklan 3 kohdassa säädetyn poikkeuksen edellytyksiä. Kansallisen lainsäädännön mukainen kieltäytyminen rekisteröimästä ajoneuvoa liittyy näet ympäristönsuojelullisiin näkökohtiin eikä liikenneturvallisuuteen.

21 Ruotsin hallitus vetoaa kuitenkin siihen, että käytäessä neuvotteluja Ruotsin kuningaskunnan liittymisestä Euroopan unioniin viimeksi mainitun edustajat ilmoittivat, että koska valmistajien tuotevastuuta koskeva yhteisön sääntely puuttui, Ruotsin kuningaskunta sai pitää voimassa järjestelmänsä sillä edellytyksellä, että tuotevastuuta ja tuoteturvallisuutta koskevia direktiivejä noudatettaisiin.

22 On kuitenkin todettava, ettei asiakirjassa Norjan kuningaskunnan, Itävallan tasavallan, Suomen tasavallan ja Ruotsin kuningaskunnan liittymisehdoista ja niiden sopimusten mukautuksista, joihin Euroopan unioni perustuu (EYVL 1994, C 241, s. 21), ole yhtään sellaista määräystä, joiden perusteella Ruotsin kuningaskunnan ei tarvitsisi noudattaa direktiiviä 70/156/ETY tai joiden perusteella direktiiviä sovellettaisiin Ruotsin kuningaskuntaan vasta myöhemmin. Liitteessä XII, jossa luetellaan liittymissopimuksen 112 artiklassa tarkoitetut ympäristöä koskevat siirtymätoimenpiteet, ei nimittäin mainita tätä direktiiviä.

23 Lisäksi on muistutettava, että pöytäkirjaan sisältyvillä ilmoituksilla on vain vähäinen arvo siinä mielessä, että niitä ei voida ottaa huomioon tulkittaessa yhteisön oikeussääntöä, jos ilmoituksen sisältö ei käy millään tavoin ilmi kyseisen oikeussäännön sanamuodosta, jolloin sillä ei ole oikeudellista merkitystä (ks. asia C-292/89, Antonissen, tuomio 26.2.1991, Kok. 1991, s. I-745, 18 kohta).

24 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että direktiiviä 70/156/ETY on tulkittava siten, että kansallinen lainsäädäntö, jossa voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella varustettujen moottoriajoneuvojen rekisteröimiseksi edellytetään sellaista kansallista todistusta, jonka mukaan kyseinen ajoneuvo täyttää kansalliset pakokaasupäästövaatimukset, on ristiriidassa kyseisen direktiivin kanssa.

Toinen ja kolmas kysymys (perustamissopimuksen 30 ja 36 artikla)

25 Ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen toiseen ja kolmanteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

26 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Ruotsin, Saksan ja Ranskan hallituksille sekä Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on ratkaissut Länsrätten i Stockholms länin 13.10.1995 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annettua neuvoston direktiiviä 70/156/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna 18 päivänä kesäkuuta 1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/53/ETY, on tulkittava siten, että kansallinen lainsäädäntö, jossa voimassa olevalla yhteisön vaatimustenmukaisuustodistuksella varustettujen moottoriajoneuvojen rekisteröimiseksi edellytetään sellaista kansallista todistusta, jonka mukaan kyseinen ajoneuvo täyttää kansalliset pakokaasupäästövaatimukset, on ristiriidassa kyseisen direktiivin kanssa.

Moitinho de Almeida Gulmann Edward

Puissochet Wathelet

Julistettiin Luxemburgissa 29 päivänä toukokuuta 1997.

R. Grass

kirjaaja

J. C. Moitinho de Almeida

viidennen jaoston puheenjohtaja