DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)
den 29 maj 1997 *

I mål C-329/95,

angående en begäran enligt artikel 177 i EG-fördraget, från Länsrätten i Stockholms län (Sverige), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i ett förvaltningsrättsligt förfarande som har inletts av

VAG Sverige AB

angående tolkningen av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 42, s. 1) samt av artiklarna 30 och 36 i EG-fördraget,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden J.C. Moitinho de Almeida samt domarna C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet och M. Wathelet (referent),

generaladvokat: G. Tesauro,
justitiesekreterare: biträdande justitiesekreteraren H. von Holstein,

* Rättegångsspråk: svenska.

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

— VAG Sverige AB, genom ingenjören Ulf Roos och bolagsjuristen Carl Riben, biträdda av advokaten Francis Herbert, Bryssel,

— Sveriges regering, genom rättschefen Lotty Nordling, utrikesdepartementets handelsavdelning, i egenskap av ombud,

— Tysklands regering, genom dr Ernst Röder, Ministerialrat, förbundsekonomiministeriet, i egenskap av ombud,

— Frankrikes regering, genom Catherine de Salins, sous-directeur, utrikesministeriets rättsavdelning, och Régine Loosli-Surrans, chargé de mission, samma avdelning, båda i egenskap av ombud,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom Michel Nolin och Knut Simonsson, rättstjänsten, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid sammanträdet den 23 januari 1997 av: VAG Sverige AB, företrätt av advokaten Francis Herbert, Sveriges regering, företrädd av Lotty Nordling, Tysklands regering, företrädd av Bernd Kloke, Oberregierungsrat, förbundsekonomiministeriet, i egenskap av ombud, Frankrikes regering, företrädd av Régine Loosli-Surrans, samt kommissionen, företrädd av Michel Nolin och Knut Simonsson,

och efter att den 20 februari 1997 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Länsrätten i Stockholms län har genom beslut av den 13 oktober 1995, som inkom till domstolen den 19 oktober samma år, begärt att domstolen enligt artikel 177 i EG-fördraget skall meddela ett förhandsavgörande avseende tre frågor om tolkningen av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 42, s. 1, nedan kallat direktiv 70/156 eller ramdirektivet) samt av artiklarna 30 och 36 i EG-fördraget.

2 Frågorna har uppkommit i ett förvaltningsrättsligt förfarande som inletts av VAG Sverige AB, generalagent i Sverige för bilar av märkena Audi och Volkswagen, mot det beslut genom vilket Länsstyrelsen i Stockholms län avslagit en ansökan om registrering av ett nytt fordon av märket Audi, modell A 4.

3 Gemenskapslagstiftningen i fråga om motorfordon består dels av ett ramdirektiv, direktiv 70/156, genom vilket ett gemenskapsförfarande för typgodkännande införs, dels av mer än fyrtio så kallade särdirektiv genom vilka de tekniska reglerna harmoniseras. Gemenskapslagstiftningen gör det möjligt för tillverkarna av fordon av typ M1, det vill säga fordon som används för personbefordran med högst åtta säten utöver förarsätet, att från myndigheterna i en medlemsstat erhålla ett godkännande som är giltigt i samtliga medlemsstater ("EG-typgodkännande") för en modell ("fordonstyp"), om denna uppfyller kraven i vart och ett av särdirektiven. Fram till och med den 31 december 1995 kunde tillverkarna välja mellan systemet med EG-typgodkännande och det nationella systemet. Därefter har systemet med EG-typgodkännande blivit obligatoriskt och ersatt de nationella förfarandena och tekniska normerna.

4 I enlighet med direktiv 70/156, som vid tiden för händelserna i målet vid den nationella domstolen senast hade ändrats genom rådets direktiv 92/53/EEG av den 18 juni 1992 (EGT L 225, s. 1), skall ansökningar om EG-typgodkännande av fordon lämnas in av tillverkaren till godkännandemyndigheten i en medlemsstat (artikel 3.1). Ansökningar som avser en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet får inte lämnas in i mer än en medlemsstat (artikel 3.5). Till denna skall fogas "teknisk information" och i tillämpliga fall de typgodkännandeintyg som redan erhållits i enlighet med vart och ett av särdirektiven (artikel 3.1 och 3.2).

5 Fram till dess att beslut har fattats om typgodkännande skall underlaget avseende varje särdirektiv ställas till sagda medlemsstats godkännandemyndighets förfogande (artikel 3.1). Myndigheterna i den medlemsstat där ansökan har lämnats in fyller i ett typgodkännandeintyg, varav framgår att fordonstypen motsvarar uppgifterna i den "tekniska informationen" och uppfyller de tekniska kraven i särdirektiven (artikel 4.1 och 4.3). Det sålunda ifyllda intyget skall överlämnas till sökanden (artikel 4.3).

6 På denna grund utfärdar tillverkaren ett intyg om överensstämmelse för varje fordon i serien, i vilket han uppger att fordonet överensstämmer med den godkända fordonstypen (artikel 6.1).

7 Artikel 7.1 har följande lydelse: "Medlemsstaterna får, vad avser konstruktion och funktion, endast registrera nya fordon och tillåta att de försäljs eller tas i bruk, om dessa åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse."

8 I artikel 7.3 görs emellertid följande tillägg: "Om en medlemsstat finner att fordon, komponenter eller separata tekniska enheter av en viss typ allvarligt äventyrar trafiksäkerheten, trots att de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse eller har föreskriven märkning, har denna medlemsstat rätt att under högst sex månader

vägra att registrera dem eller att förbjuda att de saluförs eller tas i bruk inom dess territorium. Medlemsstaten skall omedelbart underrätta övriga medlemsstater och kommissionen om detta samt ange skälen till sitt beslut. Om den medlemsstat som beviljade typgodkännandet bestrider den risk för trafiksäkerheten som den fått anmälan om, skall de berörda medlemsstaterna söka lösa denna tvist. Kommissionen skall hållas underrättad och, då så är nödvändigt, på lämpligt sätt genom samråd söka nå fram till en uppgörelse."

9 Länsstyrelsen i Stockholms län avslog den 24 maj 1995 en ansökan om registrering av ett nytt fordon av märket Audi, modell A 4. Eftersom tillverkaren hade valt systemet med EG-typgodkännande, var fordonet emellertid försett med ett giltigt gemenskapsintyg om överensstämmelse. Länsstyrelsen anförde som skäl för beslutet att det saknades ett nationellt intyg om överensstämmelse som visade att den motorfamilj som fordonet i fråga tillhörde uppfyllde kraven i bilavgasförordningen. För registrering krävs enligt 12 § första stycket 9 bilregisterkungörelsen att ett sådant nationellt intyg om överensstämmelse, utöver gemenskapsintyget om överensstämmelse, fogas till ansökningen.

10 Kravet på nationellt intyg är knutet till det svenska systemet för fordonskontroll och tillverkaransvar. Varje tillverkare som vill sälja bilar i Sverige måste åta sig att kostnadsfritt avhjälpa brister på fordon som vid myndighets kontroll inte längre uppfyller kraven på avgasrening. Åtagandet gäller emellertid inte personbilar som är äldre än fem år eller som har körts mer än 80 000 kilometer. Vid större fel kan tillverkaren vara skyldig att på egen bekostnad byta ut vissa delar av avgasreningsfunktionen. Ytterst finns möjligheten att förelägga honom att återkalla samtliga bilar av en viss typ från marknaden ("recall"). För att säkerställa att dessa skyldigheter fullgörs på ett riktigt sätt gäller enligt den svenska lagstiftningen att tillverkaren av fordon som produceras i utlandet skall ha en behörig ställföreträdare i Sverige.

11 Det svenska nationella intyget och det därmed sammanhängande registret torde syfta till att inordna bilar i en motorfamilj, vilket skulle ge de behöriga myndigheterna möjlighet att förfoga över den information om bristfälliga fordon som är nödvändig för att göra tillverkaransvaret gällande.

12 Ansökan om ett sådant godkännande skall lämnas in av tillverkaren när en ny bilmodell introduceras och gäller för en "motorfamilj", det vill säga en grupp av fordon vars motorer är av i huvudsak samma tekniska konstruktion (2 § bilavgasförordningen). Tillverkaren väljer själv till vilken motorfamilj den nya modellen skall hänföras.

13 Bilavgasförordningens krav anses vara uppfyllda om den motorfamilj som fordonet i fråga tillhör omfattas av ett godkännande som meddelats av en myndighet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (6 § andra stycket bilavgasförordningen). Om en fordonstyp har fått EG-typgodkännande, utför som en följd därav de svenska myndigheterna inte någon ytterligare kontroll för att konkret bekräfta att den överensstämmer med de nationella reglerna om avgasutsläpp.

14 För att det nationella intyget skall utfärdas krävs icke desto mindre att specifik dokumentation företes, vilken i stor utsträckning överensstämmer med den som tillverkaren redan har företett för att erhålla EG-typgodkännande. Dessutom utgår ett antal avgifter, vars sammanlagda belopp uppgår till ungefär 200 SKR per sålt fordon.

15 VAG Sverige AB har vid Länsrätten i Stockholms län gjort gällande att den tolkning som Länsstyrelsen i Stockholms län har gjort strider mot gemenskapsrätten, närmare bestämt mot ramdirektivet.

16 Mot denna bakgrund har Länsrätten i Stockholms län underställt domstolen följande tolkningsfrågor:

1) Är kravet på intyg enligt den svenska bilregisterkungörelsen förenligt med bestämmelserna i Rådets direktiv 70/156/EEG enligt dess senaste lydelse?

2) Om svaret på frågan under 1. är jakande, är ifrågavarande krav då förenligt med artikel 30 i Romfördraget, eller kan det sägas utgöra en 'åtgärd med motsvarande verkan'?

3) För den händelse svaret på fråga 1 är jakande och svaret på fråga 2 är att åtgärden är att anse som en 'åtgärd med motsvarande verkan' kan då det svenska kravet på intyg upprätthållas med stöd av artikel 36?"

Den första frågan

17 Genom sin första fråga undrar den nationella domstolen i huvudsak om rådets direktiv 70/156/EEG skall tolkas så, att det utgör hinder för nationella föreskrifter i vilka det för registrering av motorfordon försedda med giltigt gemenskapsintyg om överensstämmelse krävs att ett nationellt intyg företes som visar att fordonet uppfyller nationella krav rörande avgasrening.

18 Av artikel 7.1 och 7.3 i direktiv 70/156 framgår att en medlemsstat inte kan vägra att registrera ett fordon som är försett med ett giltigt gemenskapsintyg annat än om den fastställer att det allvarligt äventyrar trafiksäkerheten. Denna vägran får

heller inte överstiga sex månader och den medlemsstat som fattar ett sådant beslut skall genast upplysa övriga medlemsstater och kommissionen om detta.

19 Utöver detta särpräglade fall föreskrivs inte i bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG någon möjlighet att vägra registrering av fordon som är försedda med ett giltigt gemenskapsintyg om överensstämmelse.

20 Det finns anledning att fastställa att en nationell lagstiftning som den som avses i tvisten vid den nationella domstolen inte uppfyller kraven i det undantag som föreskrivs i artikel 7.3. Den i den nationella lagstiftningen angivna möjligheten att vägra registrering har nämligen samband med miljöskyddshänsyn och inte med skäl som rör trafiksäkerheten.

21 Den svenska regeringen har emellertid gjort gällande att under förhandlingarna om Konungariket Sveriges anslutning till Europeiska unionen skulle företrädare för unionen ha förklarat att Konungariket Sverige, då det inte fanns gemenskapsrättsliga bestämmelser om tillverkaransvar, kunde behålla sitt system i enlighet med direktiven om produktsäkerhet och produktansvar.

22 Det bör emellertid påpekas att ingen bestämmelse i akten om villkoren för Konungariket Norges, Republiken Österrikes, Republiken Finlands och Konungariket Sveriges anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen och om anpassning av fördragen (EGT C 241, 1994, s. 21) undantar Konungariket Sverige från skyldigheten att iaktta direktiv 70/156 eller uppskjuter dess tillämpning i den staten. I bilaga XII, i vilken anges de övergångsbestämmelser i miljöfrågor som avses i artikel 112 i anslutningsakten, nämns i själva verket inte detta direktiv.

23 För övrigt bör erinras om att förklaringar som finns i protokoll är av begränsat värde i den bemärkelsen att de inte kan beaktas för att tolka en bestämmelse i gemenskapsrätten när innehållet i förklaringen inte finner något uttryck i den aktuella bestämmelsens ordalydelse och förklaringen därför inte har någon rättslig betydelse (se dom av den 26 februari 1991 i mål C-292/89, Antonissen, Rec. 1991, s. I-745, punkt 18).

24 Med hänsyn till det anförda skall den första frågan besvaras på följande sätt: Rådets direktiv 70/156/EEG skall tolkas så, att det utgör hinder för nationella föreskrifter i vilka det för registrering av motorfordon försedda med giltigt gemenskapsintyg om överensstämmelse krävs att ett nationellt intyg företes som visar att fordonet uppfyller nationella krav rörande avgasrening.

Den andra och den tredje frågan (artiklarna 30 och 36 i fördraget)

25 Med beaktande av det svar som har givits på den första frågan saknas anledning att besvara den andra och den tredje frågan.

Rättegångskostnader

26 De kostnader som har förorsakats den svenska, den tyska och den franska regeringen samt Europeiska gemenskapernas kommission, vilka har inkommit med yttrande till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

— angående de frågor som genom beslut av den 13 oktober 1995 förts vidare av Länsrätten i Stockholms län — följande dom:

Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon i dess lydelse enligt rådets direktiv 92/53/EEG av den 18 juni 1992 skall tolkas så, att det utgör hinder för nationella föreskrifter i vilka det för registrering av motorfordon försedda med giltigt gemenskapsintyg om överensstämmelse krävs att ett nationellt intyg företes som visar att fordonet uppfyller nationella krav rörande avgasrening.

Moitinho de Almeida Gulmann Edward

Puissochet Wathelet

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 29 maj 1997.

R. Grass J.C. Moitinho de Almeida

Justitiesekreterare Ordförande på femte avdelningen