SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS PHILIPPE LÉGER

vom 17. Februar 2000 *

1. Der niederländische Raad van State ist mit einem Rechtsstreit befasst, der eine niederländische Verordnung über die Bestimmung des Zeitpunkts der Erstzulassung von Kraftfahrzeugen betrifft.

Mit seinem Ersuchen um Vorabentscheidung erbittet er Ihre Auslegung zweier Reihen von Fragen. Er will von Ihnen wissen, ob

a) eine Regelung wie die im Ausgangsverfahren streitige eine nach der Richtlinie 83/189/EWG [1] in der Fassung der Richtlinie 88/182/EWG [2] (nachstehend: Richtlinie 83/189) mitteilungspflichtige technische Vorschrift ist und

b) die Artikel 30 und 26 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 28 EG und Artikel 30 EG) dahin auszulegen sind, dass sie einer nationalen Regelung entgegenstehen, die die Art und Weise der Bestimmung des Zeitpunkts der Erstzulassung von Fahrzeugen regelt.

Vorab möchte das vorlegende Gericht aber die Fassung der Richtlinie 83/189 in Erfahrung bringen, die in zeitlicher Hinsicht (ratione temporis) im Ausgangsverfahren Anwendung zu finden hat.

I — Rechtlicher Rahmen

Die Richtlinie 83/189

2. Die Richtlinie 83/189 will den freien Warenverkehr durch eine vorbeugende Kontrolle schützen [3]. Zu diesem Zweck führt sie ein Verfahren ein, das die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre Vorhaben im

* Originalsprache: Französisch.

1 — Richtlinie des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. L 109, S. 8).

2 — Richtlinie des Rates vom 22. März 1988 (ABl. L 81, S. 75).

3 — Vgl. insbesondere Urteil vom 20. März 1997 in der Rechtssache C-13/96 (Bic Benelux, Slg. 1997, I-1753, Randnr. 19).

Bereich technischer Regelungen vor deren Erlass der Kommission mitzuteilen [4].

3. Nach Artikel 1 der Richtlinie 83/189 bedeutet:

„1. Technische Spezifikation: Spezifikation, die in einem Schriftstück enthalten ist, das Merkmale eines Erzeugnisses vorschreibt, wie Qualitätsstufen, Gebrauchstauglichkeit, Sicherheit oder Abmessungen, einschließlich der Festlegungen über Terminologie, Bildzeichen, Prüfung oder Prüfverfahren, Verpackung, Kennzeichnung oder Beschriftung ...

...

5. Technische Vorschrift: technische Spezifikationen einschließlich der einschlägigen Verwaltungsvorschriften, deren Beachtung de jure oder de facto für die Vermarktung oder Verwendung in einem Mitgliedstaat oder in einem großen Teil dieses Staates verbindlich ist, ausgenommen die von den örtlichen Behörden festgelegten technischen Spezifikationen;

6. Entwurf einer technischen Vorschrift: Text einer technischen Spezifikation, einschließlich Verwaltungsvorschriften, der in der Absicht ausgearbeitet worden ist, diese Spezifikation letztlich als technische Vorschrift festzulegen oder festlegen zu lassen, und der sich in einem Stadium der Ausarbeitung befindet, in dem noch wesentliche Änderungen möglich sind.

7. Erzeugnis: alle Erzeugnisse, die gewerblich hergestellt werden sowie alle landwirtschaftlichen Erzeugnisse."

4. Die Artikel 8 und 9 der Richtlinie 83/189 verpflichten die Mitgliedstaaten einerseits, der Kommission die Entwürfe technischer Vorschriften, die in ihren Geltungsbereich fallen, zu übermitteln, und andererseits, in bestimmten Fällen den Erlass dieser Entwürfe um mehrere Monate zu verschieben, um der Kommission die Möglichkeit zu der Prüfung zu geben, ob diese Entwürfe mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind, bzw. eine Richtlinie zu der Frage vorzuschlagen oder zu erlassen.

5. Artikel 10 der Richtlinie 83/189 bestimmt: „Die Artikel 8 und 9 gelten nicht, wenn die Mitgliedstaaten Verpflichtungen aufgrund von Gemeinschaftsrichtlinien und -verordnungen erfüllen ..."

4 — Vgl. dritte Begründungserwägung der Richtlinie 83/189.

6. Mit dem Urteil vom 30. April 1996 in der Rechtssache CIA Security International [5] hat der Gerichtshof die Richtlinie 83/189 dahin ausgelegt, dass der Verstoß gegen die in den Artikeln 8 und 9 vorgeschriebene Mitteilungspflicht zur Unanwendbarkeit der betreffenden technischen Vorschriften führt, so dass diese Einzelnen nicht entgegengehalten werden können. Sie haben daher für Recht erkannt, dass sich Einzelne vor den nationalen Gerichten auf die Artikel 8 und 9 der Richtlinie 83/189 berufen können, die dann die Anwendung einer nationalen technischen Vorschrift, die nicht entsprechend der Richtlinie mitgeteilt wurde, ablehnen müssen.

7. Am 23. März 1994 erließen das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 94/10/EG zur zweiten wesentlichen Änderung der Richtlinie 83/189 [6].

8. In der zwölften Begründungserwägung dieser Richtlinie heißt es, dass es sich „[b]ei der Anwendung der Richtlinie 83/189/EWG ... erwiesen [hat], dass der Begriff der technischen De-facto-Vorschrift geklärt werden muss", und in der vierzehnten Begründungserwägung, dass die „Erfahrungen aus der Anwendung der Richtlinie 83/189/EWG gezeigt [haben], dass es angebracht ist, bestimmte Definitionen, Verfahrensvorschriften oder Verpflichtungen der Mitgliedstaaten aus der genannten Richtlinie zu klären oder zu präzisieren".

9. Artikel 1 der Richtlinie 94/10 enthält folgende neuen Definitionen:

„2. Technische Spezifikation: Spezifikation, die in einem Schriftstück enthalten ist, das Merkmale eines Erzeugnisses vorschreibt, wie Qualitätsstufen, Gebrauchstauglichkeit, Sicherheit oder Abmessungen, einschließlich der Vorschriften über Verkaufsbezeichnung, Terminologie, Symbole, Prüfungen oder Prüfverfahren, Verpackung, Kennzeichnung und Beschriftung des Erzeugnisses sowie über Konformitätsbewertungsverfahren.

3. Sonstige Vorschrift: eine Vorschrift, für ein Erzeugnis, die keine technische Spezifikation ist und insbesondere zum Schutz der Verbraucher oder der Umwelt erlassen wird und die seinen Lebenszyklus nach dem Inverkehrbringen betrifft, wie Vorschriften für Gebrauch, Wiederverwertung, Wiederverwendung oder Beseitigung, sofern diese Vorschriften die Zusammensetzung oder die Art des Erzeugnisses bzw. seine Vermarktung wesentlich beeinflussen können.

...

5 — Urteil in der Rechtssache C-194/94 (Slg. 1996, I-2201, Randnr. 54).

6 — ABl. L 100, S. 30.

9. Technische Vorschrift: technische Spezifikationen sowie sonstige Vorschriften einschließlich der einschlägigen Verwaltungsvorschriften, deren Beachtung de jure oder de facto für das Inverkehrbringen oder die Verwendung in einem Mitgliedstaat oder in einem großen Teil dieses Staates verbindlich ist, sowie — vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 10 — der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten, mit denen Herstellung, Einfuhr, Inverkehrbringen oder Verwendung eines Erzeugnisses verboten wird."

10. Gemäß Artikel 2 der Richtlinie 94/10 haben die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie spätestens am 1. Juli 1995 zu erlassen.

Die nationalen Rechtsvorschriften [7]

11. Die Wegenverkeerswet 1994 (Straßenverkehrsgesetz) ist die Grundlage der niederländischen Rechtsvorschriften über den Straßenverkehr. Mit ihr wurde eine öffentliche Einrichtung, der Dienst Wegverkeer (Straßenverkehrsamt; nachstehend: DW), geschaffen, die die Kennzeichen und die Zulassungsscheine für Kraftfahrzeuge in den Niederlanden zu erteilen hat.

12. Die niederländischen Zulassungsscheine gliedern sich in drei Teile. In Teil II ist die Person angegeben, auf die das Fahrzeug zugelassen ist. Teil III enthält die Zulassungsnummer, die wichtigsten technischen Daten des Fahrzeugs sowie die Angabe der Gültigkeitsdauer der Zulassung. Teil I enthält die einzelnen technischen Merkmale des Fahrzeugs und einen Abschnitt „Besonderheiten", in dem der Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs, d. h. seiner ersten Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr, angegeben ist [8].

13. Die Vorschriften über die Feststellung des Zeitpunkts der Erstzulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr enthält die Regeling houdende vaststelling van regels omtrent de wijze waarop de datum van eerste toelating tot de openbare weg op het kentekenbewijs dan wel het registratiebewijs van een voertuig wordt bepaald (Regelung zur Festlegung der Vorschriften, auf welche Weise der Zeitpunkt der Erstzulassung zum öffentlichen Verkehr auf dem Kraftfahrzeugschein oder der Zulassungsbescheinigung zu bestimmen ist, nachstehend: streitige Regelung). Diese Regelung wurde vom niederländischen

7 — Die Darstellung des nationalen rechtlichen Rahmens beruht auf der französischen Übersetzung des Vorlagebeschlusses (S. 4 und 5), den Erklärungen der niederländischen Regierung (Nrn. 3, 4 und 30 bis 52) sowie den Erklärungen der Kommission (Nrn. 15 bis 29).

8 — Artikel 10.1 Absatz 1 des Voertuigreglement 1994 (Durchführungsverordnung zur Wegenverkeerswet), bestimmt, dass unter dem Zeitpunkt der Erstzulassung eines Fahrzeugs der Zeitpunkt seiner ersten Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr zu verstehen ist.

Minister van Verkeer en Waterstaat am 9. Dezember 1994 erlassen und trat am 1. Januar 1995 in Kraft.

14. Bei der Bestimmung des Zeitpunkts der Erstzulassung eines Fahrzeugs zum Verkehr fasst die streitige Regelung [9] im Wesentlichen drei Fallgestaltungen ins Auge.

15. Der *erste Fall* betrifft Fahrzeuge, die noch nie in den Niederlanden oder im Ausland zugelassen waren. Für diesen Fall bestimmt Artikel 3 der Regelung, dass der DW zu prüfen hat, ob das Fahrzeug „offensichtliche Gebrauchsspuren" aufweist. Weist das Fahrzeug offensichtliche Gebrauchsspuren auf, so setzt der DW von Amts wegen den Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs zum Verkehr auf den Herstellungszeitpunkt fest [10].

Weist das Fahrzeug hingehen keine offensichtlichen Gebrauchsspuren auf, darf der DW einen „Blanko"-Zulassungsschein ausstellen. Es handelt sich um einen Schein, in dem als Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs zum Verkehr der Zeitpunkt der Ausstellung des betreffenden Zulassungsscheins angegeben wird. Die Erteilung eines solchen Scheines hängt indessen davon ab, dass die Person, die die Zulassung beantragt, ein amtliches Dokument vorlegt, das belegt, dass das Fahrzeug vorher nie zugelassen war [11].

16. Der *zweite Fall* betrifft die Fahrzeuge, die vorher bereits einmal in den Niederlanden zugelassen waren. Für diesen Fall bestimmt Artikel 2 der streitigen Regelung, dass die Daten des alten niederländischen Zulassungsscheins in den neuen Schein übernommen werden. Der Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs zum Verkehr ist also der Zeitpunkt, der im alten niederländischen Zulassungsschein angegeben ist.

17. Der *dritte Fall* schließlich betrifft die Fahrzeuge, die bereits zuvor außerhalb der Niederlande zugelassen waren. Für diesen Fall sieht Artikel 4 der streitigen Regelung vor, dass der DW zu prüfen hat, ob das Fahrzeug „offensichtliche Gebrauchsspuren" aufweist.

9 — Ich stütze mich auf die Artikel 2 bis 8 der streitigen Regelung (vgl. hierzu die französische Übersetzung des Vorlagebeschlusses, S. 4 und 5, die Nrn. 44 und 45 der Erklärungen der niederländischen Regierung sowie die Nrn. 22 bis 28 der Erklärungen der Kommission).

10 — Allerdings gestattet Artikel 8 der streitigen Regelung der die Zulassung beantragenden Person, anhand abschließend aufgeführter Dokumente den Gegenbeweis zu führen.

11 — Artikel 3 Absatz 4 der streitigen Regelung bestimmt, dass der DW bei Fehlen eines solchen Dokuments bei den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten eine Untersuchung durchführt. Stellt der DW fest, dass das Fahrzeug bereits früher im Ausland zugelassen war, setzt er den Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs auf den Tag der Ausstellung der ausländischen Zulassungsbescheinigung fest. Führt die Untersuchung hingegen zu keinem Ergebnis, so darf der DW einen „Blanko"-Zulassungsschein ausstellen.

Weist das Fahrzeug keine offensichtlichen Gebrauchsspuren auf, darf der DW einen „Blanko"-Zulassungsschein ausstellen. Die Person, die die Zulassung beantragt, muss allerdings, um diesen Schein zu erhalten, zwei Arten von Dokumenten vorlegen, nämlich

a) einen ausländischen Zulassungsschein, der höchstens zwei Tage zuvor ausgestellt wurde, und

b) die Originalrechnung über den Kauf mit folgenden Angaben: der Kilometerstand des Fahrzeugs, der 2 500 km nicht überschritten haben darf, sowie eine Erklärung des Verkäufers, dass das Fahrzeug neu und nicht gebraucht ist.

Weist das Fahrzeug hingegen offensichtliche Gebrauchsspuren auf oder war es für mehr als zwei Tage im Ausland zugelassen, so stellt der DW einen Zulassungsschein aus, der als Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs zum Verkehr den Zeitpunkt seiner ersten Zulassung im Ausland aufweist, wie er sich aus dem ausländischen Zulassungsschein ergibt.

II — Sachverhalt und Ausgangsverfahren

18. Die Autohaus Werner Pelster GmbH (nachstehend: Autohaus Pelster) mit Sitz in Gronau (Deutschland) ist Vertragshändlerin des Händlernetzes der Bayerischen Motorenwerke (nachstehend: BMW).

19. Am 6. August 1996 ließ das Autohaus Pelster einen Personenwagen der Marke BMW in Deutschland zu. Die zuständigen Behörden erteilten einen Zulassungsschein auf den Namen Autohaus Pelster, womit das Fahrzeug für den Verkehr in diesem Mitgliedstaat zugelassen war.

20. Am 13. August 1996 kaufte die Snellers Auto's BV (nachstehend: Snellers), ein niederländischer Parallelimporteur, das Fahrzeug beim Autohaus Pelster. In der Rechnung war angegeben, dass das Fahrzeug neu sei und eine Fahrleistung von 800 km aufweise. Die deutsche Zulassung wurde am gleichen Tag aufgehoben.

21. Am 14. August 1996 wurde das Fahrzeug in Gronau an Snellers ausgeliefert und in die Niederlande eingeführt. Am 15. August 1996 führte Snellers es bei der technischen Kontrollstelle in Lichtenvoorde (Niederlande) vor und beantragte seine Zulassung in diesem Mitgliedstaat.

22. Am 10. Januar 1997 erteilte der DW einen Zulassungsschein, in dem der Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs zum Verkehr auf den 6. August 1996 vermerkt war. Im Abschnitt „Besonderheiten" in Teil I des Zulassungsscheins fand sich nämlich die Angabe: „Zeitpunkt der Erstzulassung 060896".

Der DW begründete seine Entscheidung damit, das dass Fahrzeug außerhalb der Niederlande mehr als zwei Tage zugelassen gewesen sei. Nach den Artikeln 4 und 5 der streitigen Regelung sei er daher nicht befugt gewesen, einen „Blanko"-Zulassungsschein zu erteilen, sondern habe als Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs zum Verkehr den Zeitpunkt seiner Zulassung für das deutsche Hoheitsgebiet angeben müssen.

23. Snellers war der Auffassung, dass die Entscheidung des DW den Wiederverkaufswert des Fahrzeugs herabsetze. Am 10. Januar 1997, dem Tag der Ausstellung des niederländischen Zulassungsscheins, galt das Fahrzeug nämlich aufgrund der Angabe „Zeitpunkt der Erstzulassung 060896" als Fahrzeug des Baujahres 1996. Hätte der DW hingegen einen „Blanko"-Zulassungsschein ausgestellt, hätte das Fahrzeug zum gleichen Zeitpunkt als Fahrzeug des Baujahres 1997 gelten können [12].

24. Snellers focht daher die Entscheidung des DW bei der Arrondissementsrechtbank Almelo an. Am 3. April 1997 hob der Präsident des Gerichts die streitige Entscheidung auf. Der DW legte dagegen Rechtmittel beim vorlegenden Gericht ein.

25. Im Rahmen des Ausgangsverfahrens trug Snellers zwei Argumentationsreihen vor. Zum einen stelle die streitige Regelung eine technische Vorschrift dar, die der Kommission nicht nach der Richtlinie 83/189 mitgeteilt worden sei. Die Regelung könne daher nach dem Urteil CIA Security International des Gerichtshofes nicht gegen sie angewandt werden. Zum anderen sei die Regelung unvereinbar mit den Artikeln 30 und 36 des Vertrages, weil sie eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung sei, die nicht durch Erfordernisse im Zusammenhang mit der Umwelt oder der Sicherheit des Straßenverkehrs gerechtfertigt werden könne.

26. Im Vorlagebeschluss hat der niederländische Raad van State festgestellt [13], dass die streitige Regelung der Kommission nicht nach den Bestimmungen der Richtlinie 83/189 mitgeteilt worden sei.

12 — Vgl. die Nrn. 6 bis 11 der Erklärungen von Snellers.

13 — S. 13 der französischen Übersetzung.

III — Die Vorabentscheidungsfragen

27. Unter diesen Umständen hat der Raad van State das Verfahren ausgesetzt und Ihnen folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Sind bei der Anwendung der Richtlinie 83/189/EWG in der Fassung der Richtlinie 88/182/EWG auf eine am 9. Dezember 1994 erlassene nationale Regelung auch die nach diesem Zeitpunkt durch die Richtlinie 94/10/EG erfolgten Änderungen zu berücksichtigen, und zwar auch angesichts des Wortlauts der Begründungserwägungen dieser Richtlinie?

2. Wenn Frage 1 zu bejahen ist: Fällt eine Regelung wie die Regelung 1995 in den Anwendungsbereich der Richtlinie 83/189/EWG in der Fassung der Richtlinien 88/182/EWG und 94/10/EG?

3. Wenn Frage 1 zu verneinen ist:

   a) Ist der Begriff „technische Spezifikation" in Artikel 1 Nummer 1 der Richtlinie 83/189 in der Fassung der Richtlinie 88/182/EWG somit dahin auszulegen, dass er auch eine Regelung wie die Regelung 1995 erfasst?

   b) Wenn dies nicht der Fall ist: Wird eine solche Regelung von Artikel 1 Nummer 5 der auf diese Weise geänderten Richtlinie („technische Vorschrift") erfasst?

4. Liegt eine nach Artikel 30 EG-Vertrag verbotene Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung vor, wenn eine nationale Regelung über die Ausstellung von Blanko-Kraftfahrzeugscheinen, die formell nicht zwischen offiziellen Importeuren und Parallelimporteuren unterscheidet, es Parallelimporteuren tatsächlich schwerer macht, Kraftfahrzeuge mit einem Blanko-Kraftfahrzeugschein zu liefern, weil diese Importeure aus dem Ausland nur zugelassene Fahrzeuge beziehen können, und diese Regelung die Ausstellung eines Blanko-Kraftfahrzeugscheins u. a. davon abhängig macht, dass solche aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführten Fahrzeuge nicht mehr als zwei

Tage in diesem Mitgliedstaat zugelassen waren?

5. Wenn Frage 4 zu bejahen ist: Ist eine Regelung wie die Regelung 1995 durch die Belange der Verkehrssicherheit und/oder der Umwelt namentlich wegen des Zusammenhangs dieser Regelung mit den an das Kraftfahrzeug zu stellenden Anforderungen und der Feststellung des Beginns einer allgemeinen periodischen Untersuchungspflicht gerechtfertigt?

6. Wenn Frage 5 zu bejahen ist: Muss ein solches Handelshemmnis als dem Ziel angemessen angesehen werden, das mit der nationalen Regelung über die Ausstellung eines Blanko-Kraftfahrzeugscheins angestrebt wird, wenn die Regelung den Nachweis der Neuheit nicht zulässt? Ist es für die Beantwortung dieser Frage von Bedeutung, dass ein Parallelimporteur mit seinem Lieferanten in einem anderen Mitgliedstaat vereinbaren kann, dass dieser Lieferant nach der Ausstellung des ausländischen Kraftfahrzeugsscheins eine Unterbrechung der auf diese Weise erteilten Zulassung beantragt und diese Unterbrechung aufheben lässt, wenn der Parallelimporteur die Zulassung im Einfuhrland beantragt?

IV — Beantwortung der Vorabentscheidungsfragen

Zur ersten Frage

28. Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob, wenn zu beurteilen ist, ob eine am 9. Dezember 1994 erlassene nationale Regelung eine der Mitteilungspflicht nach der Richtlinie 83/189 unterliegende technische Vorschrift darstellt, allein die Bestimmungen dieser Richtlinie oder aber deren Bestimmungen in der Fassung der Richtlinie 94/10 heranzuziehen sind.

29. Die Gründe für die erste Frage sind leicht zu verstehen. Die Richtlinie 94/10 wurde am 23. März 1994 erlassen. Nach einer ständigen Praxis legte sie allerdings eine Frist fest, bei deren Ablauf die Mitgliedstaaten die erforderlichen Bestimmungen in Kraft gesetzt haben mussten, um ihr nachzukommen. Diese Frist — allgemein „Umsetzungsfrist" genannt — lief am 1. Juli 1995 ab.

Im vorliegenden Fall wurde die streitige Regelung am 9. Dezember 1994 und damit *nach* Erlass der Richtlinie 94/10, aber *vor* Ablauf der Umsetzungsfrist erlassen.

Das vorlegende Gericht möchte also die Fassung der Richtlinie 83/189 ermitteln, nach der zu prüfen ist, ob die streitige Regelung eine technische Vorschrift ist, und gegebenenfalls, ob sie der dort vorgeschriebenen Mitteilungspflicht unterlag.

30. Die Antwort auf die erste Vorabentscheidungsfrage ergibt sich für mich aus zwei Bestimmungen des EG-Vertrags.

Zum einen bestimmt Artikel 189 Absatz 3 EG-Vertrag (jetzt Artikel 249 Absatz 3 EG), dass „[d]ie Richtlinie ... für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet wird, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich [ist], ... jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel [überlässt]".

Nach dieser Bestimmung „begründet die Richtlinie für die Staaten, an die sie gerichtet ist, eine Verpflichtung zur Erreichung eines bestimmten Ziels, die bei Ablauf der durch die Richtlinie selbst festgesetzten Frist erfüllt sein muss" [14].

Zum anderen treten gemäß Artikel 191 EG-Vertrag (jetzt Artikel 254 EG) die an alle Mitgliedstaaten gerichteten Richtlinien zu dem durch sie festgelegten Zeitpunkt oder andernfalls am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft. Die anderen Richtlinien werden mit ihrer Bekanntgabe an die Mitgliedstaaten wirksam, für die sie bestimmt sind [15].

31. Schematisch gesehen kann man davon ausgehen, dass die genannten Bestimmungen ebenso wie die Richtlinie selbst den Mitgliedstaaten zwei Arten von aufeinander folgenden Pflichten auferlegen: zunächst eine „Pflicht zur Umsetzung" und sodann eine „Pflicht zur Durchführung" der Richtlinie.

32. Die „Umsetzungspflicht" erfordert — nach einer anerkannten Formel —, dass die Mitgliedstaaten sämtliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften erlassen und in Kraft setzen, die erforderlich sind, um der Richtlinie innerhalb der gesetzten Frist nachzukommen. Die Mitgliedstaaten müssen die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass das von der Richtlinie vorgeschriebene Ergebnis bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist erreicht wird. Eine solche Pflicht bedeutet insbesondere, dass sie in ihre internen Rechtsordnungen die „materiellen" Vorschriften der Richtlinie aufnehmen, d. h. die Vorschriften der Richtlinie, die nicht die Umsetzungspflicht und -frist betreffen.

Gemäß Artikel 191 des Vertrages beginnt die Umsetzungspflicht gegenüber den Mitgliedstaaten mit dem Tag des Inkrafttretens

14 — Urteil vom 19. Januar 1982 in der Rechtssache 8/81 (Becker, Slg. 1982, 53, Randnr. 18).

15 — Vor seiner Änderung durch den Vertrag über die Europäische Union sah Artikel 191 EWG-Vertrag vor, dass alle Richtlinien mit ihrer Bekanntgabe an die Mitgliedstaaten wirksam wurden, an die sie gerichtet waren.

der Richtlinie [16], d. h. mit dem Zeitpunkt ihrer Bekanntgabe, mit dem durch sie festgesetzten Zeitpunkt oder andernfalls am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt. Gemäß Artikel 189 Absatz 3 des Vertrages dauert die Umsetzungspflicht während des gesamten hierfür durch die Richtlinie festgesetzten Zeitraums an.

In dem genannten Urteil Inter-Environnement Wallonie hat der Gerichtshof übrigens aus der Umsetzungspflicht bestimmte Begrenzungen der Gesetzgebungsbefugnisse der Mitgliedstaaten während der Umsetzungsfrist für Gemeinschaftsrichtlinien abgeleitet [17].

Er hat zunächst darauf hingewiesen, dass „eine Richtlinie gegenüber dem Mitgliedstaat, an den sie gerichtet ist, schon vom Zeitpunkt ihrer Bekanntgabe an Rechtswirkungen entfaltet" [18], und dann entschieden, dass „sich aus Artikel 5 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 189 Absatz 3 des Vertrages und der Richtlinie selbst [ergibt], dass [die Mitgliedstaaten] während dieser Frist den Erlass von Vorschriften unterlassen müssen, die geeignet sind, das in dieser Richtlinie vorgeschriebene Ziel ernstlich in Frage zu stellen" [19].

33. Die „Durchführungspflicht" erfordert ihrerseits, dass sich die Mitgliedstaaten dem *Inhalt* und dem *Zweck* des Ergebnisses anpassen, das die Richtlinie vorschreibt. Die Mitgliedstaaten, die zuständigen Behörden und die betroffenen Personen sind verpflichtet, die materiellen Vorschriften der Richtlinie in den von ihr geregelten Fällen anzuwenden und einzuhalten. Diese Pflicht ist eine Folge der von den Mitgliedstaaten ergriffenen Umsetzungsmaßnahmen oder gegebenenfalls der unmittelbaren Wirkung, die die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie unter Umständen haben können.

Gemäß Artikel 189 Absatz 3 des Vertrages beginnt die Durchführungspflicht grundsätzlich erst mit Ablauf der Frist für die Umsetzung, wie sie in der Richtlinie selbst festgelegt ist [20].

In dem genannten Urteil Becker hat der Gerichtshof nämlich entschieden, dass „[n]ach dieser Bestimmung [Artikel 189 Absatz 3 des Vertrages] ... die Richtlinie für die Staaten, an die sie gerichtet ist, ist eine Verpflichtung zur Erreichung eines bestimmten Ziels [begründet], die *bei Ablauf der durch die Richtlinie selbst festgesetzten Frist* erfüllt sein muss" [21].

16 — In diesem Sinne Generalanwalt Jacobs in seinen Schlussanträgen zum Urteil vom 18. Dezember 1997 in der Rechtssache C-129/96 (Inter-Environnement Wallonie, Slg. 1997, I-7411, Nr. 30). Ein Teil der Lehre ist allerdings der Auffassung, dass die Umsetzungspflicht mit dem Tag des *Erlasses* der Richtlinie beginnt, vgl. Tomesevic, D., „La situation des particuliers durant de délai de transposition des directives européennes", *Journal des tribunaux de droit européen*, 1998, S. 184, Nr. 12.

17 — Vgl. hierzu auch Schlussanträge von Generalanwalt Mancini zum Urteil vom 1. Juni 1987 in der Rechtssache 30/85 (Teuling, Slg. 1987, 2497, Nr. 7).

18 — Urteil Inter-Environnement Wallonie (zitiert in Fußnote 16, Randnr. 41).

19 — Randnr. 45.

20 — Ausgenommen den Fall, dass ein Mitgliedstaat die Richtlinie bereits *vor* Ablauf der Umsetzungsfrist in sein Recht übernommen hat. In diesem Fall ergibt sich die Durchführungspflicht allein aus den nationalen Umsetzungsmaßnahmen und wirkt von dem Tag an, der in diesen Maßnahmen festgelegt wurde.

21 — Urteil Becker (zitiert in Fußnote 14, Randnr. 18, Hervorhebung von mir). In diesem Sinne auch Urteil vom 5. April 1979 in der Rechtssache 148/78 (Ratti, Slg. 1979, 1629, Randnr. 44) und Schlussanträge von Generalanwalt Jacobs zum Urteil vom 10. November 1992 in der Rechtssache C-156/91 (Hansa Fleisch Ernst Mundt, Slg. 1992, I-5567, Randnr. 22). Vgl. in der Lehre auch Prechal, S., *Directives in European Community Law*, 1995, S. 24.

Ferner hat der Gerichtshof im Urteil Inter-Environnement Wallonie entschieden:

„Da diese Frist [für die Umsetzung] den Mitgliedstaaten insbesondere die für den Erlass der Umsetzungsmaßnahmen erforderliche Zeit geben soll, kann ihnen kein Vorwurf gemacht werden, wenn sie die Richtlinie nicht vor Ablauf dieser Frist in ihre Rechtsordnung umsetzen ....

Die Mitgliedstaaten sind ... nicht verpflichtet, *diese Maßnahmen vor Ablauf der Umsetzungsfrist zu erlassen.*" [22]

34. Mein Verständnis des Artikels 189 Absatz 3 des Vertrages dürfte auch durch Ihre Rechtsprechung zur unmittelbaren Wirkung von Gemeinschaftsrichtlinien [23] bestätigt werden.

Bekanntlich ist nämlich die Hauptgrundlage für die Anerkennung der unmittelbaren Wirkung von Richtlinien durch den Gerichtshof die Säumnis des Mitgliedstaats. So haben Sie ausgeführt, dass „ein Mitgliedstaat, der die in der Richtlinie vorgeschriebenen Durchführungsmaßnahmen nicht fristgemäß erlassen hat, den Einzelnen nicht entgegenhalten [kann], dass er — der Staat — die aus dieser Richtlinie erwachsenen Verpflichtungen nicht erfüllt hat" [24]. Mit dieser Rechtsprechung soll nach Ihrer Ansicht „verhindert werden, dass der Staat aus seiner Nichtbeachtung des Gemeinschaftsrechts Nutzen ziehen kann" [25]. Sie stehen nämlich auf dem Standpunkt, dass „[e]s ... nicht hinnehmbar [wäre], dass der Staat, dem der Gemeinschaftsgesetzgeber den Erlass bestimmter Vorschriften vorschreibt, mit denen seine Beziehungen — oder die Beziehungen staatlicher Einrichtungen — zu den Bürgern geregelt und diesen bestimmte Rechte gewährt werden sollen, sich auf die Nichterfüllung seiner Verpflichtungen berufen könnte, um den Bürgern diese Rechte zu versagen" [26].

In ständiger Rechtsprechung vertritt nun der Gerichtshof die Auffassung, dass „ein Einzelner ... sich vor den nationalen Gerichten auf eine Richtlinie *erst nach dem Ablauf der für ihre Umsetzung in das nationale Recht* vorgesehenen Frist berufen [kann]" [27]. Die Auswirkungen dieser Rechtsprechung gehen mit dem Ergebnis des Urteils Inter-Environnement Wallonie Hand in Hand: Vor Ablauf der Um-

22 — Randnrn. 43 und 45 (Hervorhebung von mir).

23 — Wegen eingehenderer Ausführungen zur unmittelbaren Wirkung von Richtlinien darf ich auf meine Schlussanträge vom 11. Januar 2000 in der Rechtssache Linster (C-287/98, Slg. 2000, I-6917, I-6920) verweisen.

24 — Urteil Ratti (zitiert in Fußnote 21, Randnr. 22).

25 — Urteil vom 26. Februar 1986 in der Rechtssache 152/84 (Marshall, Slg. 1986, 723, Randnr. 49).

26 — Urteil vom 14. Juli 1994 in der Rechtssache C-91/92 (Faccini Dori, Slg. 1994, I-3325, Randnr. 23).

27 — Urteil vom 3. März 1994 in der Rechtssache C-316/93 (Vaneetveld, Slg. 1994, I-763, Randnr. 16, Hervorhebung von mir).

setzungsfrist kann ein Mitgliedstaat nicht nur deshalb, weil er diese Richtlinie noch nicht in sein nationales Recht umgesetzt hat, als „säumig" betrachtet werden [28].

35. In der vorliegenden Rechtssache möchte das vorlegende Gericht wissen, ob bei der Beurteilung der Frage, ob die streitige Regelung eine der Mitteilungspflicht nach der Richtlinie 83/189 unterliegende technische Vorschrift darstellt, die Bestimmungen dieser Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 94/10 heranzuziehen sind.

Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass, sollte die streitige Regelung als „technische Vorschrift" im Sinne der Richtlinie 94/10 einzustufen sein, diese Einstufung aus den *materiellen* Vorschriften dieser Richtlinie folgen würde. Eine etwaige Pflicht, die streitige Regelung der Kommission aufgrund der Richtlinie 94/10 mitzuteilen, wäre mit anderen Worten auf das zurückzuführen, was ich die „Pflicht zur Durchführung" der Richtlinie 94/10 genannt habe.

Zum Zeitpunkt des Erlasses der streitigen Regelung am 9. Dezember 1994 erlegte aber die Richtlinie 94/10 den Mitgliedstaaten keinerlei „Durchführungspflicht" auf, da die Frist für deren Umsetzung noch nicht abgelaufen war. Gemäß Artikel 189 Absatz 3 des Vertrages entstand eine solche Pflicht erst mit Ablauf dieser Umsetzungspflicht, d. h. am 1. Juli 1995. Vor diesem Termin waren die einzigen Pflichten, die den Mitgliedstaaten oblagen, Teil dessen, was ich die „Pflicht zur Umsetzung" der Richtlinie 94/10 genannt habe.

36. Unter diesen Umständen lässt sich den niederländischen Behörden nicht vorwerfen, die streitige Regelung nicht aufgrund der Vorschriften der Richtlinie 94/10 geprüft und gegebenenfalls mitgeteilt zu haben.

37. Ich schlage daher dem Gerichtshof vor, die erste Frage dahin zu beantworten, dass bei der Beurteilung der Frage, ob eine am 9. Dezember 1994 erlassene nationale Regelung eine technische Vorschrift darstellt, die der Mitteilungspflicht nach der Richtlinie 83/189 unterliegt, allein die Vorschriften dieser Richtlinie anzuwenden sind, nicht hingegen die Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 94/10.

38. Dieses Ergebnis würde natürlich anders ausfallen, wenn sich herausstellen sollte, dass das Königreich der Niederlande bereits *vor* Erlass der streitigen Regelung die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 94/10 getroffen hätte. In diesem Fall wären nämlich ihre etwaige Einstufung als „technische Vorschrift" sowie die etwaige Pflicht, sie der Kommission mitzuteilen, allein anhand der nieder-

28 — Diese Auslegung wird auch durch Ihre Rechtsprechung zu Artikel 169 EG-Vertrag (jetzt Artikel 226 EG) bestätigt. Wie nämlich Generalanwalt Jacobs in seinen Schlussanträgen zum Urteil Inter-Environnement Wallonie (zitiert in Fußnote 16) zu Recht herausgestellt hat, hat der Gerichtshof „in den zahlreichen Urteilen, die er in Verfahren nach Artikel 169 des Vertrages wegen unterlassener Umsetzung von Richtlinien erlassen hat, bei der Feststellung, der betroffene Mitgliedstaat habe gegen seine gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen verstoßen, den Verstoß stets darin gesehen, dass die erforderlichen Umsetzungsmaßnahmen nicht *innerhalb der gesetzten Frist* getroffen worden seien" (Nr. 16).

ländischen Umsetzungsmaßnahmen zu beurteilen und würden zu dem in diesen Maßnahmen festgesetzten Zeitpunkt beginnen.

Da jedoch ein Hinweis auf eine solche „verfrühte" Umsetzung der Richtlinie 94/10 in das niederländische Recht fehlt, werde ich zu prüfen haben, ob die streitige Regelung eine technische Vorschrift im Sinne der Bestimmungen der Richtlinie 83/189 darstellt.

Zur zweiten Frage

39. Angesichts der vorstehend vorgeschlagenen Antwort ist die vom niederländischen Raad von State vorgelegte zweite Frage gegenstandslos geworden.

Zur dritten Frage

40. Mit der dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob der Zeitpunkt der Erstzulassung eines Fahrzeugs zum öffentlichen Straßenverkehr eine technische Spezifikation im Sinne der Richtlinie 83/189 darstellt und ob die nationale Bestimmung über dessen Festlegung eine technische Vorschrift im Sinne dieser Richtlinie ist.

Der Begründung des Vorlagebeschlusses[29] ist ferner zu entnehmen, dass das vorlegende Gericht ebenfalls wissen möchte, ob ein Mitgliedstaat, der eine solche Bestimmung erlassen hat, sie der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie 83/189 mitzuteilen hat oder von dieser Pflicht gemäß Artikel 10 dieser Richtlinie befreit ist.

Zur Einstufung als technische Vorschrift

41. In meinen Schlussanträgen zum Urteil vom 11. Mai 1999 in der Rechtssache Albers u. a.[30] habe ich ausgeführt, dass die Regelungen des Artikels 1 Nummern 1 und 5 der Richtlinie 83/189 so klar, genau und allgemein formuliert sind, dass sie auf die verschiedenen Sachverhalte, die im Rahmen von Vorabentscheidungssachen zu beurteilen sind, angewandt werden können. Außerdem habe ich sämtliche Voraussetzungen zusammengestellt, die bei der Verwendung der Definition der „technischen Vorschrift", wie sie die Richtlinie vorsieht, zu berücksichtigen sind.

29 — Vgl. S. 10 und 16 der französischen Übersetzung.

30 — Rechtssachen C-425/97 bis C-427/97 (Slg. 1999, I-2947, Nrn. 15 bis 19).

42. So ergibt sich aus den genannten Bestimmungen der Richtlinie 83/189 und der einschlägigen Rechtsprechung des Gerichtshofes [31]

— *zum Inhalt der nationalen Vorschriften*: Es muss sich um formalisierte Gesamtangaben zu den Merkmalen eines Erzeugnisses handeln;

— *zum Urheber der nationalen Vorschriften*: Es muss sich um eine nationale und nicht nur um eine örtliche Behörde handeln;

— *zur Wirkung der nationalen Vorschriften*: Sie müssen rechtlich oder tatsächlich verbindlich sein und eigene Rechtswirkungen haben [32];

— *zur Sanktion bei Nichtbeachtung der nationalen Vorschriften*: Ihre Einhaltung muss durch das Verbot das Inverkehrbringens oder der Verwendung des Erzeugnisses im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats oder in einem großen Teil dieses Gebietes durchgesetzt werden. Nur solche Vorschriften können mit anderen Worten als technische Vorschrift im Sinne der Richtlinie 83/189 eingestuft werden, die „den innergemeinschaftlichen Warenverkehr unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potenziell beeinträchtigen können" [33].

43. Anders als die meisten der Verfahrensbeteiligten in der vorliegenden Rechtssache [34] bin ich der Auffassung, dass die streitige Regelung die vorgenannten Voraussetzungen tatsächlich erfüllt.

44. *Erstens* sind Fahrzeuge Erzeugnisse der Automobilindustrie und daher im Sinne von Artikel 1 Nummer 7 der Richtlinie 83/189 „gewerblich hergestellt".

45. *Zweitens* ist gemäß Artikel 1 Nummer 1 der Richtlinie 83/189 der Zeitpunkt der Erstzulassung eines Fahrzeugs zum öffentlichen Verkehr eine formelle Angabe, die Teil eines Verwaltungsdokuments (des Zulassungsscheins) ist und bestimmte Merk-

31 — Insbesondere Urteile CIA Security International (zitiert in Fußnote 5) und Bic Benelux (zitiert in Fußnote 3).

32 — Vgl. Urteil CIA Security International (zitiert in Fußnote 5, Randnrn. 29 und 30).

33 — Vgl. Urteil Bic Benelux (zitiert in Fußnote 3, Randnr. 19).

34 — Vgl. die Erklärungen der österreichischen Regierung (S. 6 und 7 der französischen Übersetzung), der belgischen Regierung (S. 2), der französischen Regierung (Nrn. 6.1 bis 6.3), der niederländischen Regierung (Nrn. 87 bis 93) und der Kommission (Nrn. 66 bis 71).

male des Erzeugnisses (Fahrzeugs) wiedergibt. Er stellt ein wiedererkennbares Unterscheidungsmerkmal dar, das die Feststellung des Fahrzeugs und seine Individualisierung im Vergleich zu jedem anderen erlaubt.

So legt der Zeitpunkt der Erstzulassung eines Fahrzeugs zum Verkehr den Zeitpunkt fest, zu dem die zuständigen Behörden amtlich den Gebrauch, zu dem das Erzeugnis bestimmt war, sowie dessen etwaige Dauer genehmigt haben. Im Übrigen konkretisiert dieser Zeitpunkt bestimmte Erfordernisse im Hinblick auf den „Gebrauch des Erzeugnisses", wie etwa die Pflicht, das Fahrzeug regelmäßig einer technischen Überwachung zu unterziehen. Nach der Richtlinie *96/96/EG* [35] ist eine solche Pflicht nämlich grundsätzlich vier Jahre nach dem „Zeitpunkt der ersten Benutzung" des Fahrzeugs vorgeschrieben [36].

Außerdem belegen die Bestimmungen der streitigen Regelung, dass der Zeitpunkt der Erstzulassung eines Fahrzeugs zum Verkehr den unmittelbaren Reflex bestimmter technischer Daten in Bezug auf das *Alter* des Fahrzeugs darstellt. Nach Maßgabe dieser Regelung hängt die Festlegung der ersten Zulassung eines Fahrzeugs von technischen Merkmalen ab wie

a) Vorliegen oder Fehlen „offensichtlicher Gebrauchsspuren" am Fahrzeug;

b) Eigenschaft als Neu- oder Gebrauchtwagen;

c) Kilometerstand, der je nachdem unter oder über 2 500 km liegt, und

d) Vorliegen oder Fehlen einer früheren Zulassung in den Niederlanden oder im Ausland sowie die etwaige Dauer dieser Zulassung [37].

46. *Drittens* ist die streitige Regelung vom niederländischen Minister für Verkehr und Öffentliche Arbeiten erlassen worden [38]. Sie stammt daher von einer anderen als einer örtlichen Behörde.

35 — Richtlinie des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. 1997, L 46, S. 1).

36 — Je nach Art des betroffenen Fahrzeugs kann diese Frist auf ein Jahr verkürzt werden: vgl. Anhang I der Richtlinie *96/96*.

37 — Insoweit ist bezeichnend, dass der Zeitpunkt der Erstzulassung eines Fahrzeugs zum öffentlichen Straßenverkehr zu Teil I der niederländischen Zulassungsscheine gehört, der die „einzelnen technischen Merkmale" des Fahrzeugs enthält (vgl. Nrn. 43 und 44 der Erklärungen der niederländischen Regierung).

38 — Vgl. S. 4 der französischen Übersetzung des Vorlagebeschlusses.

47. *Viertens* dürfte es kaum zweifelhaft sein, dass die streitige Regelung Vorschriften enthält, deren Beachtung für den Vertrieb und die Benutzung von Fahrzeugen im niederländischen Hoheitsgebiet obligatorisch ist. Eine natürliche oder juristische Person, die sich weigern würde, das Zulassungsverfahren zu befolgen, bei dem der DW den Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs zum Verkehr festlegt, könnte das Fahrzeug im Hoheitsgebiet der Niederlande rechtmäßig weder vertreiben noch benutzen. Die streitige Regelung stellt daher eine Maßnahme dar, die geeignet ist, den innergemeinschaftlichen Warenverkehr unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potenziell zu beeinträchtigen [39].

48. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen muss daher die streitige Regelung als „technische Vorschrift" im Sinne von Artikel 1 Nummer 5 der Richtlinie 83/189 angesehen werden.

49. In ihren schriftlichen Erklärungen haben allerdings einige Verfahrensbeteiligte geltend gemacht, dass die Zulassung von Fahrzeugen zu den Vorrechten der öffentlichen Gewalt der Mitgliedstaaten gehöre. Die nationalen Vorschriften über die Zulassung von Fahrzeugen hätten nämlich den Hauptzweck, die zuständigen Behörden in die Lage zu versetzen, die Personen zu identifizieren, die eine Zuwiderhandlung gegen die Straßenverkehrsgesetze begangen hätten, und die entsprechenden Sanktionen zu verhängen. Folglich fielen solche Bestimmungen nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 83/189.

Diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden.

In seinem Urteil Lemmens hat nämlich der Gerichtshof bereits entschieden, dass „sich der Richtlinie [83/189] nichts dafür entnehmen lässt, dass solche technischen Vorschriften im Sinne des Artikels 1, die in den Bereich des Strafrechts fallen, von der Verpflichtung zur Mitteilung ausgenommen sind, ... dass sich ihr Anwendungsbereich auf Produkte beschränkt, die nicht zur Verwendung im Rahmen der Ausübung von Hoheitsgewalt bestimmt sind, [und] dass eine Richtlinie auf technische Vorschriften unabhängig von den Gründen Anwendung findet, die für ihren Erlass maßgeblich waren" [40].

50. Somit bleibt zu prüfen, ob die niederländischen Behörden verpflichtet waren,

39 — Außerdem ergibt sich aus dem Vorlagebeschluss (S. 17 und 18 der französischen Übersetzung), dass die streitige Regelung weitere Auswirkungen auf den freien Warenverkehr haben kann. In bestimmten Mitgliedstaaten erlegen nämlich anscheinend die Automobilhersteller den Wiederverkäufern, die zu ihrem Vertriebsnetz gehören, die Pflicht auf, die Fahrzeuge, die zum Verkauf an Parallelimporteure bestimmt sind, sofort nach dem Verlassen der Fabrik zuzulassen. Somit könnten anders als die zugelassenen Wiederverkäufer die Parallelimporteure bei diesen Wiederverkäufern nur Fahrzeuge erhalten, die im Ausfuhrland bereits zugelassen waren. Die streitige Regelung macht die Erteilung eines „Blanko"-Zulassungsscheins — d. h. eines Scheines, der keinen Hinweis auf eine frühere Zulassung enthält — von der ausdrücklichen Bedingung abhängig, dass das Fahrzeug nicht vorher außerhalb der Niederlande *mehr als zwei Tage* zugelassen war. Der Raad van State schließt daraus, dass die streitige Regelung die Paralleleinfuhren von Fahrzeugen im Vergleich zu den offiziellen Einfuhren erschwert (vgl. Fassung der vierten Vorabentscheidungsfrage).

40 — Urteil vom 16. Juni 1998 in der Rechtssache C-226/97 (Lemmens, Slg. 1998, I-3711, Randnr. 20).

die streitige Regelung der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie 83/189 mitzuteilen, oder ob sie von dieser Verpflichtung gemäß Artikel 10 dieser Richtlinie befreit waren.

Zur Mitteilungspflicht

51. Vorab scheint mir die Feststellung nützlich zu sein, ob Snellers tatsächlich berechtigt ist, sich vor dem vorlegenden Gericht auf Ihr Urteil CIA Securitiy International zu berufen.

52. Bekanntlich hatte der Gerichtshof in der genannten Rechtssache Lemmens die Bedeutung der unmittelbaren Wirkung des Artikels 8 der Richtlinie 83/189 zu ermitteln.

Die Rechtssache Lemmens betraf eine nationale Regelung, die die Merkmale festlegte, denen die von der Polizei im Rahmen von Alkoholtests eingesetzten Alkoholmeter entsprechen mussten. Der Gerichtshof hatte über die Folgen der unterbliebenen Mitteilung einer solchen Regelung für Strafverfahren zu entscheiden, die gegen Fahrer wegen Trunkenheit am Steuer eingeleitet worden waren und bei denen der Blutalkohol mit Hilfe dieser Alkoholmeter gemessen wurde.

Der Gerichtshof hat bei dieser Gelegenheit entschieden, dass die Nichtmitteilung technischer Vorschriften „einen Verfahrensfehler bei ihrem Erlass dar[stellt], so dass sie nicht anwendbar sind, soweit sie die Verwendung oder den Vertrieb eines mit diesen Vorschriften nicht konformen Produkts behindern, [dass jedoch] ... *diese Unterlassung ... nicht zur Folge [hat], dass jede Verwendung eines Produkts rechtswidrig ist, das mit den nicht mitgeteilten Vorschriften konform ist*“ [41].

Sie haben nämlich festgestellt, dass die im Ausgangsverfahren angewandten nationalen Vorschriften — nämlich diejenigen, die das Fahren in trunkenem Zustand verbieten, und diejenigen, die den Fahrer verpflichten, in das Messgerät zu blasen — sich von denen unterschieden, die wegen der fehlenden Mitteilung Einzelnen nicht entgegengehalten werden dürften, und darauf hingewiesen, dass „[d]ie behördliche Verwendung des Produkts in einem Fall wie dem vorliegenden nicht zu einer Beschränkung des Handels führen [kann], die hätte vermieden werden können, wenn das Mitteilungsverfahren eingehalten worden wäre“ [42].

53. Aus dem Urteil Lemmens ergibt sich, dass die Wirkungen Ihres Urteils CIA Se-

41 — Randnr. 35 (Hervorhebung von mir).
42 — Randnr. 36.

curity International auf die Personen beschränkt sind, die ein *unmittelbares Interesse* daran haben, dass die der Kommission nicht mitgeteilten nationalen technischen Vorschriften auf der Grundlage der Richtlinie 83/189 überprüft werden.

54. Nun, im vorliegenden Fall scheint mir Snellers ein solches Interesse aufzuweisen. Sie hat nämlich ein Fahrzeug parallel eingeführt und seine Zulassung in den Niederlanden beantragt. Außerdem steht sie auf dem Standpunkt, dass die im Rahmen des Zulassungsverfahrens geltenden Vorschriften den Wiederverkaufswert des Fahrzeugs beeinträchtigten und daher ein Hindernis für den freien Warenverkehr darstellten. Snellers hat somit ein unmittelbares und offensichtliches Interesse daran, dass die technischen Vorschriften der streitigen Regelung auf der Grundlage der Richtlinie 83/189 überprüft werden.

55. Ich bin weiter der Auffassung, dass die streitige Regelung nicht in den Anwendungsbereich der Ausnahme von der Mitteilungspflicht fällt, wie sie Artikel 10 der Richtlinie 83/189 vorsieht.

56. Es gibt nämlich nach meiner Kenntnis keine gemeinschaftsrechtliche Vorschrift, die die Art und Weise der Festlegung des Zeitpunkts der Erstzulassung von Fahrzeugen zum öffentlichen Straßenverkehr unmittelbar oder mittelbar regelt.

57. In der mündlichen Verhandlung hat die niederländische Regierung gleichwohl auf die Vorschriften der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge [43] hingewiesen.

Diese Richtlinie soll durch die Harmonisierung der Aufmachung und des Inhalts der Zulassungsbescheinigung deren Verständnis erleichtern und auf diese Weise dazu beitragen, dass die in einem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge ungehindert im Hoheitsgebiet der anderen Mitgliedstaaten verkehren können [44]. In den Anhängen I und II dieser Richtlinie [45] ist festgelegt, dass die Zulassungsbescheinigungen insbesondere „den Zeitpunkt der ersten Zulassung des Fahrzeugs" enthalten müssen.

Die niederländische Regierung hat unter Berufung auf die genannten Anhänge geltend gemacht, die Richtlinie 1999/37 habe die Freiheit der Mitgliedstaaten bezüglich der Art und Weise der Festlegung des Zeitpunkts der Erstzulassung der Fahrzeuge zum Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet beseitigen sollen. Die französische Regierung ist demgegenüber der Auffassung, dass sich die Richtlinie 1999/37 auf die Einführung der Pflicht beschränke, den Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs in den Zulassungsbescheinigungen anzugeben, nicht aber die *Art und Weise* regeln solle, in der die Mitgliedstaaten diesen

43 — Richtlinie des Rates vom 29. April 1999 (ABl. L 138, S. 57).

44 — Vgl. dritte Begründungserwägung der Richtlinie 1999/37.

45 — Vgl. Punkt V B der Anhänge I und II.

Zeitpunkt in ihren jeweiligen Rechtsvorschriften festlegen.

58. In meinen Augen hat der Gerichtshof aber diese Meinungsverschiedenheit nicht zu schlichten, um feststellen zu können, ob die niederländischen Behörden von der Mitteilungspflicht nach der Richtlinie 83/189 befreit waren.

Es braucht hier lediglich festgestellt zu werden, dass die Richtlinie 1999/37 vom Rat am *29. April 1999*, d. h. wesentlich später als die (am 9. Dezember 1994 erlassene) streitige Regelung, erlassen wurde. Zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Regelung sah die Richtlinie 1999/37 also keinerlei Verpflichtung vor, die die niederländische Regierung hätte erfüllen müssen.

59. Unter diesen Umständen bin ich der Auffassung, dass die niederländischen Behörden der Kommission die streitige Regelung gemäß Artikel 8 der Richtlinie 83/189 hätten mitteilen müssen.

60. Ich schlage daher dem Gerichtshof vor, die dritte Vorabentscheidungsfrage dahin zu beantworten, dass der Zeitpunkt der Erstzulassung eines Fahrzeugs zum öffentlichen Verkehr eine technische Spezifikation im Sinne von Artikel 1 Nummer 1 der Richtlinie 83/189 und die nationale Vorschrift, die dessen Festlegung regelt, eine technische Vorschrift im Sinne von Artikel 1 Nummer 5 dieser Richtlinie darstellt. Zugleich sollte der Gerichtshof meines Erachtens für Recht erkennen, dass ein Mitgliedstaat, der eine nationale Vorschrift der beschriebenen Art erlässt, diese der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie 83/189 mitzuteilen hat.

Zu den anderen Fragen

61. Dem Vorlagebeschluss ist zu entnehmen, dass die übrigen Fragen des niederländischen Raad van State Ihnen nur für den Fall gestellt werden, dass die zweite und die dritte Vorabentscheidungsfrage zu verneinen sind[46]. Angesichts meines Vorschlags, diese beiden Fragen zu bejahen, bedarf es keiner Äußerung zu der Frage, ob die Artikel 30 und 36 des Vertrages einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren streitigen entgegenstehen.

46 — Der Raad van State hat in seinem Vorlagebeschluss nämlich ausdrücklich ausgeführt: „Hätte die [streitige Regelung] mitgeteilt werden müssen, so ist ihre Anwendung wegen der unterlassenen Mitteilung im Hinblick auf das Urteil Securitel, a. a. O., auszuschließen. Ergibt sich aus der Antwort auf die Fragen 2 und 3, dass die [streitige Regelung] nicht mitgeteilt werden musste, so ist zu prüfen, ob sie nicht eine durch Artikel 30 EG-Vertrag verbotene Einschränkung des Warenverkehrs darstellt" (S. 16 der französischen Übersetzung).

Ergebnis

62. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, wie folgt für Recht zu erkennen:

1. Bei der Beurteilung der Frage, ob eine am 9. Dezember 1994 erlassene nationale Regelung eine technische Vorschrift darstellt, die der Mitteilungspflicht nach der Richtlinie 83/189/EWG des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften unterliegt, sind vorbehaltlich etwaiger Übergangsmaßnahmen des betreffenden Mitgliedstaats die Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung der Richtlinie 88/182/EWG des Rates vom 22. März 1988, nicht hingegen in der Fassung der Richtlinie 94/10/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 anzuwenden.

2. Der Zeitpunkt der Erstzulassung eines Fahrzeugs zum öffentlichen Verkehr stellt eine technische Spezifikation im Sinne von Artikel 1 Nummer 1 der Richtlinie 83/189 und die nationale Vorschrift, die dessen Festlegung regelt, eine technische Vorschrift im Sinne von Artikel 1 Nummer 5 dieser Richtlinie dar.

   Ein Mitgliedstaat, der eine nationale Vorschrift der beschriebenen Art erlässt, hat diese der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie 83/189 in der Fassung der Richtlinie 88/182 mitzuteilen.