FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT PHILIPPE LÉGER

föredraget den 17 februari 2000 *

1. Med anledning av nederländska bestämmelser om hur tidpunkten för ett fordons första ibruktagande skall fastställas, har ett överklagande anhängiggjorts vid Nederlandse Raad van State (Nederländerna).

Genom denna begäran om förhandsavgörande har domstolen blivit ombedd att besvara två kategorier av frågor. Den nationella domstolen vill ha svar på följande frågor:

a) Skall bestämmelser som de som är aktuella i målet vid den nationella domstolen anses utgöra en teknisk föreskrift som omfattas av anmälningsskyldigheten i direktiv 83/189/EEG, [1] i dess lydelse enligt direktiv 88/182/EEG [2] (nedan kallat direktiv 83/189)?

b) Skall artiklarna 30 och 36 i EG-fördraget (nu artiklarna 28 EG och 30 EG i ändrad lydelse) tolkas så, att de utgör hinder mot nationella bestämmelser om hur tidpunkten för ett fordons första ibruktagande skall fastställas?

Därutöver önskar Nederlandse Raad van State få veta vilken version av direktiv 83/189 som tidsmässigt (*ratione temporis*) är tillämplig i målet vid den nationella domstolen.

I — Tillämpliga bestämmelser

Direktiv 83/189

2. Direktiv 83/189 syftar till att skydda den fria rörligheten för varor genom en förebyggande kontroll. [3] Därför införs genom direktivet ett förfarande enligt vilket medlemsstaterna skall anmäla sina planerade

* Originalspråk: franska.

1 — Rådets direktiv 83/189/EEG av den 28 mars 1983 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter (EGT L 109, s. 8; svensk specialutgåva, område 13, volym 12, s. 154).

2 — Rådets direktiv 88/182/EEG av den 22 mars 1988 (EGT L 81, s. 75; svensk specialutgåva, område 13, volym 17, s. 36).

3 — Se särskilt dom av den 20 mars 1997 i mål C-13/96, Bic Benelux (REG 1997 s. I-1753, punkt 19).

tekniska föreskrifter till kommissionen innan de antas. [4]

3. I artikel 1 i direktiv 83/189 föreskrivs följande:

"I detta direktiv har nedannämnda termer och begrepp följande betydelser:

1) Teknisk specifikation: en i ett dokument intagen specifikation som fastställer de egenskaper som krävs av en produkt, exempelvis kvalitetsnivåer, prestanda, säkerhet eller dimensioner, inbegripet sådana krav på produkten som avser terminologi, symboler, provning och provningsmetoder, förpackning, märkning och etikettering...

...

5) Teknisk föreskrift: tekniska specifikationer, inbegripet tillämpliga administrativa bestämmelser, som är rättsligt eller faktiskt tvingande vid marknadsföring eller användning i en medlemsstat eller en större del därav, med undantag för sådana specifikationer som har fastställts av lokala myndigheter.

6) Förslag till teknisk föreskrift: texten till en teknisk specifikation, inbegripet administrativa bestämmelser, som har utarbetats med avsikt att anta den eller att senare få den antagen som teknisk föreskrift.

7) Produkt: alla industriellt framställda produkter och alla jordbruksprodukter."

4. Enligt artiklarna 8 och 9 i direktiv 83/189 skall medlemsstaterna både anmäla alla förslag till tekniska föreskrifter som omfattas av direktivets tillämpningsområde till kommissionen och i vissa fall skjuta upp antagandet av dessa förslag i flera månader för att ge kommissionen möjlighet att kontrollera om förslagen är förenliga med gemenskapsrätten eller att föreslå eller anta ett direktiv inom området.

5. I artikel 10 i direktiv 83/189 föreskrivs att "artiklarna 8 och 9 inte skall gälla när en medlemsstat uppfyller skyldigheter som följer av gemenskapsdirektiv och förordningar".

4 — Se tredje övervägandet i direktiv 83/189.

6. I dom av den 30 april 1996 i målet CIA Security International [5] tolkade domstolen direktiv 83/189 så, att ett åsidosättande av anmälningsskyldigheten i artiklarna 8 och 9 medför att de tekniska föreskrifterna i fråga inte kan tillämpas och därmed inte göras gällande gentemot enskilda. Domstolen fastslog därför att enskilda kan åberopa artiklarna 8 och 9 i direktiv 83/189 vid nationell domstol och att det ankommer på denna att vägra att tillämpa en nationell teknisk föreskrift som inte har anmälts i enlighet med direktivet.

7. Den 23 mars 1994 antog Europaparlamentet och rådet direktiv 94/10/EG om en väsentlig förändring för andra gången av direktiv 83/189. [6]

8. I tolfte övervägandet i detta direktiv anges att "[t]illämpningen av direktiv 83/189/EEG har visat att det är nödvändigt att klargöra begreppet teknisk föreskrift som är faktiskt tvingande...". I fjortonde övervägandet påpekas dessutom att "[e]rfarenheterna av tillämpningen av direktiv 83/189/EEG har också visat att det är nödvändigt att klargöra eller mera i detalj precisera arbetsordning, vissa definitioner eller vissa skyldigheter för medlemsstaterna enligt det direktivet...".

9. Artikel 1 i direktiv 94/10 innehåller följande nya definitioner:

"2) teknisk specifikation: en i ett dokument intagen specifikation som fastställer de egenskaper som krävs av en produkt, exempelvis kvalitetsnivåer, prestanda, säkerhet eller dimensioner, inbegripet sådana krav på produkten som avser varubeteckning, terminologi, symboler, provning och provningsmetoder, förpackning, märkning eller etikettering och förfaranden för bedömning av överensstämmelse.

...

3) annat krav: ett krav som inte är en teknisk specifikation och som ställs på en produkt framför allt för att skydda konsumenterna eller miljön och som påverkar dess livscykel efter det att den har släppts ut på marknaden, t.ex. villkor för användning, återvinning, återanvändning eller omhändertagande, om dessa föreskrifter på ett väsentligt sätt kan påverka produktens sammansättning, natur eller saluföring av den.

...

5 — Mål C-194/94 (REG 1996, s. I-2201), punkt 54.

6 — EGT L 100, s. 30; svensk specialutgåva, område 13, volym 26, s. 32.

9) teknisk föreskrift: tekniska specifikationer och andra krav, inbegripet tillämpliga administrativa bestämmelser, som är rättsligt eller faktiskt tvingande vid saluföring eller användning av en produkt i en medlemsstat eller en större del därav, samt — med undantag av dem som anges i artikel 10 — medlemsstaternas lagar och andra författningar som förbjuder tillverkning, import, saluföring eller användning av produkten."

10. Enligt artikel 2 i direktiv 94/10 var medlemsstaterna skyldiga att sätta i kraft de lagar och andra författningar som var nödvändiga för att följa detta direktiv före den 1 juli 1995.

De nationella bestämmelserna [7]

11. Wegenverkeerswet 1994 (vägtrafiklagen) utgör grunden för den nederländska vägtrafiklagstiftningen. Genom denna lag har en offentlig myndighet, Dienst Wegverkeer (vägtrafikverket, nedan kallat DW), inrättats. Myndigheten har till uppgift att utfärda registreringsbevis för motorfordon i Nederländerna.

12. De nederländska registreringsbevisen består av tre delar. Del 2 innehåller uppgifter om den person i vars namn fordonet är registrerat. Del 3 innehåller registreringsnummer, en översikt av fordonets tekniska standard och uppgifter om registreringsbevisets giltighetstid. Del 1 innehåller detaljerade tekniska data om fordonet samt en avdelning med rubriken Särskilda anmärkningar, där tidpunkten för fordonets första ibruktagande anges, det vill säga den tidpunkt då fordonet för första gången godkändes för vägtrafik. [8]

13. Bestämmelserna om hur denna tidpunkt skall fastställas finns i 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 (förordning om hur tidpunkten för första ibruktagande skall fastställas i ett fordons registreringsbevis, nedan kallad den omtvistade förordningen). Denna förord-

7 — Min redogörelse för den nationella lagstiftningen grundar sig på den franska översättningen av begäran om förhandsavgörande (s. 4 och 5), den nederländska regeringens yttrande (punkterna 3, 4 och 30—52) och kommissionens yttrande (punkterna 15—29).

8 — Enligt artikel 10.1 första stycket i Voertuigreglement 1994 (förordning om genomförande av Wegenverkeerswet 1994) avses i förordningen med tidpunkt för första ibruktagande den tidpunkt då fordonet för första gången godkändes för vägtrafik.

ning antogs av ministeriet för transport och offentliga arbeten den 9 december 1994. Den trädde i kraft den 1 januari 1995.

14. I den omtvistade förordningen [9] föreskrivs i huvudsak tre metoder för att fastställa tidpunkten för ett fordons första ibruktagande.

15. Den första metoden tillämpas på fordon som aldrig har registrerats i Nederländerna eller i något annat land. I det fallet föreskrivs i artikel 3 i förordningen att DW skall undersöka om det finns uppenbara tecken på att fordonet har brukats.

Om så är fallet fastställer DW på eget initiativ tidpunkten för fordonets första ibruktagande till dess tillverkningsdatum. [10]

Om fordonet inte uppvisar några uppenbara tecken på att ha brukats, skall DW utfärda ett blankt registreringsbevis, det vill säga ett registreringsbevis där det som tidpunkt för första ibruktagande anges den dag då registreringsbeviset utfärdades. Ett sådant bevis utfärdas dock endast om den som ansöker om registrering inkommer med en officiell handling som visar att fordonet inte tidigare varit registrerat. [11]

16. Den andra metoden tillämpas på fordon som redan har varit registrerade i Nederländerna. I det fallet föreskrivs i artikel 2 i förordningen att uppgifterna i det gamla nederländska registreringsbeviset skall föras över till det nya. Tidpunkt för första ibruktagande blir således den tidpunkt som anges i det gamla nederländska registreringsbeviset.

17. Den tredje metoden tillämpas på fordon som redan har varit registrerade utanför Nederländerna. I det fallet föreskrivs i artikel 4 i den omtvistade förordningen att DW skall undersöka om det föreligger uppenbara tecken på att fordonet har brukats.

9 — Jag grundar mig på artiklarna 2 och 8 i den omtvistade förordningen (se i detta avseende sidorna 4 och 5 i den franska översättningen av begäran om förhandsavgörande, den nederländska regeringens yttrande, punkterna 44 och 45, och kommissionens yttrande, punkterna 22—28).

10 — I artikel 8 i den omtvistade förordningen föreskrivs att den som ansöker om registrering kan inkomma med motbevisning med stöd av vissa angivna handlingar.

11 — I artikel 3 fjärde stycket i den omtvistade förordningen föreskrivs att i avsaknad av ett sådant dokument skall DW begära in upplysningar från myndigheter i andra medlemsstater. Om DW får fram uppgifter om att fordonet redan har varit registrerat i utlandet skall DW fastställa tidpunkten för första ibruktagande till dagen för det utländska registreringsbevisets utfärdande. Om undersökningen däremot inte ger något resultat kan DW utfärda ett "blankt" registreringsbevis.

Om fordonet inte uppvisar några uppenbara tecken på att ha brukats kan DW utfärda ett blankt registreringsbevis, under förutsättning att sökanden kan uppvisa följande handlingar:

a) ett utländskt registreringsbevis som varit gällande i högst två dagar, och

b) en inköpsfaktura i original där följande anges: säljarens registreringsnummer för mervärdesskatt, fordonets vägmätarställning (som inte får överstiga 2 500 km) och identifieringsmärkning samt en försäkran från säljaren om att fordonet är nytt och obrukat.

Om fordonet däremot uppvisar uppenbara tecken på att ha brukats eller om det har varit registrerat i mer än två dagar i utlandet skall DW utfärda ett registreringsbevis där tidpunkten för fordonets första ibruktagande anges till den dag då det första gången togs i bruk i utlandet, såsom denna tidpunkt framgår av det utländska registreringsbeviset.

II — Bakgrund och förfarande vid den nationella domstolen

18. Bolaget Autohaus Werner Pelster GmbH (nedan kallat Autohaus Werner), med säte i Gronau (Tyskland), är en av Bayerische Motorenwerke AG:s (nedan kallat BMW) auktoriserade återförsäljare.

19. Den 6 augusti 1996 registrerade Autohaus Werner en personbil av märket BMW i Tyskland. De behöriga myndigheterna utfärdade ett registreringsbevis i Werner Autohaus namn, varvid fordonet godkändes för trafik i det landet.

20. Snellers Auto's BV (nedan kallat Snellers), som är en nederländsk parallellimportör, köpte fordonet av Autohaus Werner den 13 augusti 1996. Det framgick av fakturan att det var fråga om ett nytt fordon och att mätarställningen stod på 800 km. Fordonet avregistrerades i Tyskland samma dag.

21. Den 14 augusti 1996 hämtade Snellers fordonet i Gronau och importerade det till Nederländerna. Den 15 augusti 1996 förde Snellers fordonet till bilprovningen i Lichtenvoorde (Nederländerna) och ansökte om registrering av fordonet i det landet.

22. Den 10 januari 1997 utfärdade DW i Zoetermeer ett registreringsbevis i vilket tidpunkten för första ibruktagande fastställdes till den 6 augusti 1996. I del 1 (under Särskilda anmärkningar) hade antecknats följande: Tidpunkt för första ibruktagande 060896.

DW motiverade sitt beslut med att fordonet hade varit registrerat utanför Nederländerna i mer än två dagar. Enligt artiklarna 4 och 5 i den omtvistade förordningen kunde DW således inte utfärda ett blankt registreringsbevis, utan var tvunget att fastställa tidpunkten för första ibruktagande till den dag då fordonet för första gången togs i bruk i Tyskland.

23. Snellers ansåg att DW:s beslut medförde att fordonets återförsäljningsvärde minskade, mot bakgrund av att det nederländska registreringsbeviset hade utfärdats den 10 januari 1997. På grund av noteringen Tidpunkt för första ibruktagande 060896 i registreringsbeviset ansågs bilen härröra från tillverkningsåret 1996. Om DW däremot hade utfärdat ett blankt registreringsbevis, skulle bilen — mot bakgrund av registreringsbevisets utfärdandedag — kunna anses härröra från tillverkningsåret 1997. [12]

24. Snellers överklagade därför DW:s beslut till Arrondissementsrechtbank te Almelo. Den 3 april 1997 upphävde rättens ordförande det omtvistade beslutet. DW överklagade emellertid detta beslut till Nederlandse Raad van State.

25. Snellers har i målet vid den nationella domstolen åberopat två olika argument. För det första har Snellers gjort gällande att den omtvistade förordningen utgör en teknisk föreskrift som inte har anmälts till kommissionen i enlighet med direktiv 83/189. Denna förordning är, med hänvisning till domen i målet CIA Security International, således inte tillämplig i målet. För det andra anser Snellers att den omtvistade förordningen var oförenlig med artiklarna 30 och 36 i fördraget, eftersom den utgjorde en åtgärd med motsvarande verkan som en kvantitativ restriktion och inte kunde motiveras av hänsyn till miljöskydd eller trafiksäkerhet.

26. Nederlandse Raad van State har i beslutet om hänskjutande [13] fastställt att den omtvistade förordningen inte har anmälts till kommissionen i enlighet med bestämmelserna i direktiv 83/189.

12 — Se Snellers yttrande, punkterna 6—11

13 — Sidan 13 i den franska översättningen.

III — Tolkningsfrågorna

27. Under dessa omständigheter beslutade Nederländse Raad van State att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

"1) Skall vid tillämpningen av direktiv 83/189/EEG, i dess lydelse enligt direktiv 88/182/EEG, med avseende på nationella bestämmelser som antagits den 9 december 1994, även de ändringar beaktas som införts efter denna tidpunkt genom direktiv 94/10/EG, vad beträffar bland annat de formuleringar som används i ingressen till det sistnämnda direktivet?

2) Om den första frågan besvaras jakande, omfattas då sådana bestämmelser som de i [förordningen] av tillämpningsområdet för direktiv 83/189/EEG, i dess lydelse enligt direktiven 88/182/EEG och 94/10/EG?

3) Om den första frågan besvaras nekande önskas svar på följande frågor:

a) Skall uttrycket teknisk specifikation i artikel 1.1 i direktiv 83/189/EEG, i dess lydelse enligt direktiv 88/182/EEG, tolkas så, att det även är tillämpligt på sådana bestämmelser som de i [förordningen]?

b) Skall i motsatt fall sådana bestämmelser anses omfattas av artikel 1.5 i direktivet i dess ändrade lydelse (teknisk föreskrift)?

4) Utgör nationella bestämmelser om utfärdande av blanka registreringsbevis, enligt vilka det inte skall göras någon formell åtskillnad mellan officiella importörer och parallellimportörer, men vilka medför att det i praktiken blir svårare för parallellimportörerna att tillhandahålla bilar med blanka registreringsbevis, eftersom de i utlandet endast kan inköpa registrerade bilar, samtidigt som det enligt samma bestämmelser bland annat krävs att den importerade bilen inte har varit registrerad i mer än två dagar i den medlemsstat varifrån den importeras för att ett blankt registreringsbevis skall kunna utfärdas, en åtgärd med motsvarande verkan som en kvantitativ

importrestriktion i den mening som avses i artikel 30 i EG-fördraget?

5) Om den fjärde frågan besvaras jakande, är då sådana bestämmelser som de i [förordningen] motiverade av hänsyn till trafiksäkerheten och/eller miljöskyddet, särskilt på grund av deras samband med de krav som gäller för bilen och med fastställelsen av den tidpunkt då den allmänna skyldigheten att besiktiga fordonet uppkommer?

6) Om den femte frågan besvaras jakande, skall det då anses att ett sådant handelshinder står i proportion till målet med de nationella bestämmelserna om utfärdande av blanka registreringsbevis om dessa bestämmelser inte gör det möjligt att bevisa att ett fordon är nytt? Och har det någon betydelse för svaret på denna fråga att en parallellimportör kan komma överens med sin leverantör i en annan medlemsstat om att leverantören, efter att det utländska registreringsbeviset har utfärdats, skall begära att det därigenom beviljade tillståndet att ta fordonet i bruk tills vidare skall skjutas upp och sedan dra tillbaka denna begäran när parallellimportören ansöker om registrering i importlandet?"

IV — Svaret på tolkningsfrågorna

Den första frågan

28. Den hänskjutande domstolen har ställt sin första fråga för att få klarhet i huruvida man, vid bedömningen av om nationella bestämmelser som antogs den 9 december 1994 utgör en teknisk föreskrift som omfattas av anmälningsskyldigheten i direktiv 83/189, enbart skall tillämpa bestämmelserna i detta direktiv, eller om man tvärtom skall tillämpa bestämmelserna i det direktivet i dess lydelse enligt direktiv 94/10.

29. De bakomliggande motiven till den första frågan är lätta att förstå. Direktiv 94/10 antogs den 23 mars 1994. Enligt gängse praxis föreskrevs i direktivet emellertid en frist inom vilken medlemsstaterna skulle anta de regler och förordningar som var nödvändiga för att följa det. Denna frist — allmänt kallad införlivandefrist — löpte ut den 1 juli 1995.

I det aktuella fallet antogs den omtvistade förordningen den 9 december 1994. Den kom alltså till *efter* antagandet av direktiv 94/10, men *före* utgången av införlivandefristen.

Den nationella domstolen vill därför veta vilken version av direktiv 83/189 som skall användas vid bedömningen av om den omtvistade förordningen utgör en teknisk föreskrift och i förekommande fall om förordningen omfattades av anmälningsskyldigheten i enlighet med detta direktiv.

30. Det förefaller mig som om svaret på den första tolkningsfrågan följer av två bestämmelser i EG-fördraget.

För det första föreskrivs i artikel 189 tredje stycket i EG-fördraget (nu artikel 249 tredje stycket EG) följande: "Ett direktiv skall med avseende på det resultat som skall uppnås vara bindande för varje medlemsstat till vilken det är riktat, men skall överlåta åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet."

Det följer av denna bestämmelse "... att de medlemsstater till vilka direktivet är riktat är skyldiga att uppnå ett resultat, vilken skyldighet måste vara uppfylld vid utgången av den frist som fastställs i själva direktivet". [14]

För det andra föreskrivs i artikel 191 i EG-fördraget (nu artikel 254 EG) att direktiv som riktar sig till samtliga medlemsstater träder i kraft den dag som anges i direktiven eller, i annat fall, den tjugonde dagen efter offentliggörandet. Andra direktiv träder i kraft den dag de delges dem som de riktar sig till. [15]

31. Schematiskt kan man se det som att medlemsstaterna genom de ovannämnda fördragsbestämmelserna samt genom bestämmelserna i direktivet åläggs två olika och på varandra följande skyldigheter: för det första en "skyldighet att införliva" och sedan en "skyldighet att genomföra" direktivet.

32. "Skyldigheten att införliva" innebär — enligt vedertagen lydelse — att medlemsstaterna skall anta de regler, förordningar och administrativa föreskrifter som är nödvändiga för att genomföra direktivet inom tidsfristen. Medlemsstaterna är skyldiga att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att det resultat som direktivet föreskriver har uppnåtts vid utgången av införlivandefristen. Denna skyldighet innebär i synnerhet att direktivets materiella bestämmelser skall införlivas i den nationella rättsordningen, det vill säga de bestämmelser i direktivet som inte rör skyldigheten att införliva och införlivandefristen.

Enligt artikel 191 i fördraget uppkommer medlemsstaternas skyldighet att införliva

14 — Dom av den 19 januari 1982 i mål 8/81, Becker (REG 1982, s. 53; svensk specialutgåva, volym 6, s. 285), punkt 18.

15 — I artikel 191 i EG-fördraget, i dess lydelse före fördraget om Europeiska unionen, föreskrevs att alla direktiv skulle träda i kraft den dag de delgavs dem som de riktade sig till.

den dag då direktivet träder i kraft [16] — det vill säga dagen för offentliggörande, den dag som anges i rättsakten eller, i annat fall, den tjugonde dagen efter offentliggörandet i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Enligt artikel 189 tredje stycket i fördraget, föreligger skyldigheten att införliva under den period som löper fram till utgången av den frist som fastställs i direktivet.

I domen i det ovannämnda målet Inter-Environnement Wallonie tolkade för övrigt domstolen skyldigheten att införliva så, att medlemsstaternas frihet att lagstifta under ett gemenskapsdirektivs införlivandefrist är underkastad vissa begränsningar. [17]

Efter att ha påpekat att "direktiv får rättsverkningar gentemot den medlemsstat det riktar sig till från och med [den dag det börjar gälla]," [18] fastställde domstolen nämligen att "... det [följer] av en gemensam tillämpning av artikel 5 andra stycket och artikel 189 tredje stycket i fördraget samt av direktivet i sig att [medlemsstaterna] måste avhålla sig från att vidta åtgärder som allvarligt äventyrar det i direktivet föreskrivna resultatet". [19]

33. När det gäller "skyldigheten att genomföra" innebär den att medlemsstaterna måste anpassa sig till *innehållet* i eller *föremålet* för det i gemenskapsdirektivet föreskrivna resultatet. Medlemsstaterna, såväl som de behöriga myndigheterna och de berörda personerna är skyldiga att tillämpa och följa direktivets materiella bestämmelser i de fall som regleras av direktivet. En sådan skyldighet följer av de genomförandeåtgärder som medlemsstaterna har vidtagit eller, i annat fall, av den direkta effekt som de relevanta bestämmelserna i det aktuella direktivet eventuellt kan ha.

Det följer emellertid av artikel 189 tredje stycket i fördraget att skyldigheten att genomföra i princip uppkommer först när den införlivandefrist som fastställs i själva direktivet har löpt ut. [20]

I den ovannämnda domen i målet Becker fastställde domstolen nämligen att "det framgår av denna bestämmelse [artikel 189 tredje stycket i fördraget] att de medlemsstater till vilka direktivet är riktat är skyldiga att uppnå ett resultat, vilken skyldighet måste vara uppfylld *vid utgången av den frist som fastställs i* själva *direktivet*". [21]

16 — Se i detta hänseende generaladvokaten Jacobs förslag till avgörande i domen av den 18 december 1997 i mål C-129/96, Inter-Environnement Wallonie (REG 1997, s. I-7411), punkt 30. Det finns emellertid visst stöd i doktrinen för uppfattningen att skyldigheten att införliva uppkommer den dag då direktivet *antas*. Se Tomasevic, D., "La situation des particuliers durant le délai de transposition des directives européennes", *Journal des tribunaux de droit européen*, 1998, s. 184, punkt 12.

17 — Se också i detta avseende generaladvokaten Mancinis förslag till avgörande i domen av den 11 juni 1987 i mål 30/85, Teuling (REG 1987, s. 2497), punkt 7.

18 — Domen i det ovan nämnda målet Inter-Environnement Wallonie, punkt 41.

19 — Ibidem, punkt 45.

20 — Med undantag för de fall när en medlemsstat har införlivat direktivet i dess rättsordning *före* utgången av införlivandefristen. Då följer skyldigheten att genomföra enbart av de nationella införlivandeåtgärderna och uppkommer den dag som dessa föreskriver.

21 — Den ovannämnda domen i målet Becker, punkt 18 (min kursivering). Se också i detta avseende domen av den 5 april 1979 i mål 148/78, Ratti (REG 1979, s. 1629; svensk specialutgåva, volym 4, s. 439), punkt 44, och generaladvokaten Jacobs förslag till avgörande i domen av den 10 november 1992 i mål C-156/91, Hansa Fleisch Ernst Mundt (REG 1992, s. I-5567), punkt 22. Se också doktrinen, Prechal, S., *Directives in European Community Law*, 1995, s. 24.

I den ovannämnda domen i målet Inter-Environnement Wallonie fastställde domstolen dessutom följande:

"Eftersom avsikten med denna [införlivande]frist bland annat är att ge medlemsstaterna den tid som är nödvändig för att vidta införlivandeåtgärder, kan dessa stater inte klandras för att inte ha införlivat direktivet i sin rättsordning innan tidsfristen har löpt ut.

...

[Medlemsstaterna är inte] skyldiga att besluta dessa åtgärder före införlivandefristens utgång...." [22]

34. Det verkar som om min tolkning av bestämmelserna i artikel 189 tredje stycket i fördraget bekräftas också av domstolens rättspraxis rörande gemenskapsdirektivens direkta effekt. [23]

Det är nämligen känt att den främsta orsaken till att domstolen har medgett att direktiv har direkt effekt är medlemsstaternas underlåtenhet att agera. Härvid har domstolen fastställt att "[d]en medlemsstat som inte inom föreskriven tid har vidtagit de i direktivet föreskrivna åtgärderna för genomförandet av detta, kan följaktligen inte gentemot de enskilda åberopa sin egen underlåtenhet att fullgöra de skyldigheter som direktivet innehåller". [24] Avsikten med denna rättspraxis är att "[hindra staten] från att dra nytta av sin underlåtenhet att följa gemenskapsrätten". [25] Domstolen anser nämligen att det skulle "vara oacceptabelt om en stat, när gemenskapslagstiftningen kräver att den skall anta vissa bestämmelser som skall reglera statens eller statliga inrättningars förhållanden till enskilda och ge enskilda vissa rättigheter, skulle kunna åberopa sin underlåtenhet att fullgöra sina skyldigheter för att beröva enskilda dessa rättigheter". [26]

Enligt fast rättspraxis anser dock domstolen "att ett direktiv kan åberopas av enskilda vid nationell domstol *först när fristen för dess införlivande med nationell rätt har löpt ut*". [27] Verkningarna av denna rättspraxis stämmer överens med den slutsats som domstolen drog i den ovannämnda domen i målet Inter-Environnement Wallonie: Så länge införlivandefristen i ett direktiv inte har löpt ut kan inte en medlemsstat anses ha "underlåtit att upp-

22 — Punkterna 43 och 45 (min kursivering).

23 — För en utförligare beskrivning av direktivs direkta effekt tillåter jag mig att hänvisa till mitt förslag till avgörande av den 11 januari 2000 i mål C-287/98, Linster (REG 2000, s. I-6917, I-6920).

24 — Den ovannämnda domen i målet Ratti, punkt 22.

25 — Dom av den 26 februari 1986 i mål 152/84, Marshall (REG 1986, s. 723; svensk specialutgåva, volym 8, s. 457), punkt 49.

26 — Dom av den 14 juli 1994 i mål C-91/92, Faccini Dori (REG 1994, s. I-3325; svensk specialutgåva, volym 16, s. 1), punkt 23.

27 — Dom av den 3 mars 1994 i mål C-316/93, Vaneetveld (REG 1994, s. I-763), punkt 16 (min kursivering).

fylla sina skyldigheter" av den anledningen att den ännu inte har införlivat detta direktiv i den interna rättsordningen. [28]

35. I förevarande mål önskar den nationella domstolen få klarhet i huruvida den vid bedömningen av om den omtvistade förordningen utgör en teknisk föreskrift som omfattas av anmälningsskyldigheten i direktiv 83/189 skall tillämpa direktiv 83/189 i dess lydelse enligt direktiv 94/10.

I detta hänseende kan det konstateras att om den omtvistade förordningen var att beteckna som en teknisk föreskrift i den mening som avses i direktiv 94/10, skulle denna beteckning följa av de *materiella* bestämmelserna i detta direktiv. Med andra ord skulle en eventuell skyldighet att anmäla den omtvistade förordningen till kommissionen följa enbart av den ovannämnda så kallade "skyldigheten att genomföra" direktiv 94/10.

Vid tidpunkten för den omtvistade förordningens antagande, den 9 december 1994, ålades medlemsstaterna emellertid inte någon "skyldighet att genomföra" i direktiv 94/10, eftersom införlivandefristen för detta direktiv ännu inte hade löpt ut. I enlighet med artikel 189 tredje stycket i fördraget uppkom denna skyldighet först vid utgången av nämnda införlivandefrist, det vill säga den 1 juli 1995. De enda skyldigheter som medlemsstaterna hade före denna förfallodag omfattades av den ovannämnda så kallade "skyldigheten att införliva" direktiv 94/10.

36. Under dessa omständigheter kan inte de nederländska myndigheterna kritiseras för att inte ha undersökt och, i förekommande fall, anmält den omtvistade förordningen i enlighet med bestämmelserna i direktiv 94/10.

37. Jag föreslår således att domstolen besvarar den första frågan så, att man vid bedömningen av om nationella bestämmelser som antogs den 9 december 1994 utgör en teknisk föreskrift som omfattas av anmälningsskyldigheten i direktiv 83/189 skall tillämpa enbart bestämmelserna i detta direktiv, och inte bestämmelserna i det direktivet i dess lydelse enligt direktiv 94/10.

38. Slutsatsen hade naturligtvis blivit en annan om det hade visat sig att Konungariket Nederländerna hade vidtagit de åtgärder som var nödvändiga för att införliva direktiv 94/10 *före* antagandet av den omtvistade förordningen. Faktum är att förordningens eventuella karaktär av teknisk föreskrift, liksom den eventuella skyldigheten att anmäla den till kommissionen,

28 — Denna tolkning bekräftas ytterligare i domstolens rättspraxis i fråga om artikel 169 i fördraget (nu artikel 226 EG). Generaladvokaten Jacobs påpekade med rätta i sitt förslag till avgörande i det ovannämnda målet Inter-Environnement Wallonie att "[d]omstolen..., i sina många domar i mål enligt artikel 169 i fördraget beträffande underlåtenhet att införliva direktiv, där den slagit fast att medlemsstater hade överträtt sina skyldigheter enligt gemenskapsrätten, konsekvent [har] definierat denna överträdelse som en underlåtenhet att vidta nödvändiga åtgärder för införlivande *inom den föreskrivna tidsfristen*" (punkt 16).

i så fall endast skulle ha kunnat bedömas i enlighet med de nederländska införlivandeåtgärderna, och detta från och med det datum som föreskrivs i dessa.

I avsaknad av uppgifter som tyder på att ett sådant införlivande i förtid av direktiv 94/10 i den nederländska rättordningen, skall det i alla fall prövas om den omtvistade förordningen utgör en teknisk föreskrift mot bakgrund av bestämmelserna i direktiv 83/189.

Den andra frågan

39. Med hänsyn till det svar som föreslås saknas skäl att besvara den andra frågan.

Den tredje frågan

40. Den hänskjutande domstolen har ställt sin tredje fråga för att få klarhet i huruvida tidpunkten för ett fordons första ibruktagande utgör en teknisk specifikation i den mening som avses i direktiv 83/189 och huruvida nationella bestämmelser om hur denna tidpunkt skall fastställas utgör en teknisk föreskrift i den mening som avses i nämnda direktiv.

Det framgår dessutom av begäran om förhandsavgörande [29] att Nederlandse Raad van State även vill få klarhet i om den medlemsstat som har antagit sådana bestämmelser är skyldig att anmäla dem till kommissionen i enlighet artikel 8 i direktiv 83/189, eller om medlemsstaten är undantagen från denna skyldighet med stöd av artikel 10 i samma direktiv.

Beteckningen teknisk föreskrift

41. I mitt förslag till avgörande i målet Albers m.fl., [30] anförde jag att lydelsen av bestämmelsen i artikel 1.1 och 1.5 i direktiv 83/189 är tillräckligt klar, precis och allmänt avfattad för att den skall kunna tillämpas i de olika fall som uppkommer i samband med begäran om förhandsavgörande. I detta förslag identifierade jag även samtliga faktorer som skall beaktas vid tillämpningen av begreppet "teknisk föreskrift" i direktivet.

29 — Se sidorna 10 och 16 i den franska översättningen.

30 — De förenade målen C-425/97—C-427/97 (REG 1999, s. I-2947), punkterna 15—19.

42. Av ovannämnda bestämmelser i direktiv 83/189 och av domstolens rättspraxis [31] på området framgår sålunda följande:

— *innehållet i de nationella bestämmelserna*: det måste röra sig om en samling formaliserade uppgifter om en varas egenskaper,

— *de nationella bestämmelsernas upphovsman*: bestämmelserna måste härröra från en nationell myndighet och inte en lokal myndighet,

— *de nationella bestämmelsernas verkan*: bestämmelserna måste vara faktiskt eller rättsligt tvingade och ha egna rättsverkningar, [32]

— *sanktionen då de nationella bestämmelserna inte efterföljs*: sanktionen för att inte följa bestämmelserna måste vara förbud mot saluföring eller användning av produkten i medlemsstaten (eller i en större del av denna stat). Med andra ord, endast föreskrifter som "direkt eller indirekt, faktiskt eller potentiellt kan hindra varuutbytet inom gemenskapen" [33] kan betecknas som tekniska föreskrifter i den mening som avses i direktiv 83/189.

43. I motsats till merparten av intervenienterna i detta mål [34] anser jag att den omtvistade förordningen faktiskt uppfyller de villkor som räknas upp ovan.

44. *För det första* är fordonen produkter från bilindustrin och således "industriellt framställda produkter" i den mening som avses i artikel 1.7 i direktiv 83/189.

45. *För det andra* utgör tidpunkten för ett fordons första ibruktagande i enlighet med artikel 1.1 i direktiv 83/189 en formell uppgift som anges i en administrativ handling (registreringsbeviset) och en beskrivning av vissa av de egenskaper som pro-

31 — I synnerhet domarna i de ovannämnda målen CIA Security International och Bic Benelux.

32 — Se domen i det ovannämnda målet CIA Security International, punkterna 29 och 30.

33 — Domen i det ovannämnda målet Bic Benelux, punkt 19.

34 — Se den österrikiska regeringens yttrande (s. 6 och 7 i den franska översättningen), den belgiska regeringens yttrande (s. 2), den franska regeringens yttrande (punkterna 6.1–6.3), den nederländska regeringens yttrande (punkterna 87—93) och kommissionens yttrande (punkterna 66—71).

dukten (fordonet) har. Denna uppgift utgör en särskiljande egenskap som gör det möjligt att identifiera fordonet och att individualisera det i förhållande till alla andra fordon.

Genom uppgiften om ett fordons första ibruktagande fastställs således den tidpunkt då de behöriga myndigheterna officiellt gav tillstånd till att produkten används för det den var avsedd, samt den eventuella tidsperiod under vilken produkten har använts. Med uppgiften om denna tidpunkt följer dessutom vissa krav med avseende på "produktens användning", såsom skyldigheten att kontrollbesiktiga fordonet. I direktiv *96/96/EG* [35] föreskrivs att denna skyldighet i princip inträder efter fyra år räknat från "tidpunkten för första ibruktagande" av ett fordon. [36]

Dessutom framgår det av bestämmelserna i den omtvistade förordningen att tidpunkten för första ibruktagande av ett fordon direkt återspeglar vissa tekniska data som kan härledas till fordonets *ålder*. Enligt den omtvistade förordningen skall nämligen tidpunkten för första ibruktagande fastställas med ledning av tekniska uppgifter, såsom följande:

a) huruvida det finns "uppenbara tecken på att fordonet har brukats",

b) huruvida fordonet är nytt eller begagnat,

c) huruvida fordonets mätarställning överstiger eller understiger 2 500 km och

d) huruvida fordonet tidigare har varit registrerat i Nederländerna eller i utlandet och hur länge fordonet i så fall har varit registrerat. [37]

46. *För det tredje* har den omtvistade förordningen antagits av det nederländska ministeriet för transport och offentliga arbeten. [38] Förordningen härrör således från en nationell myndighet och inte en lokal myndighet.

35 — Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordon och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EGT 1997, L 46, s. 1).

36 — Denna tidsfrist kan förkortas till ett år beroende på vilken kategori det aktuella fordonet tillhör. Se bilaga 1 till direktiv 96/96.

37 — I detta avseende är det viktigt att notera att tidpunkten för ett fordons första ibruktagande återfinns i del 1 i de nederländska registreringsbevisen. Denna del innehåller en "detaljerad teknisk beskrivning" av fordonet (se punkterna 43 och 44 i den nederländska regeringens yttrande).

38 — Se sidan 4 i den franska översättningen av begäran om förhandsavgörande.

47. *För det fjärde* råder det knappast något tvivel om att den omtvistade förordningen innehåller tvingande bestämmelser om försäljning och användning av fordon i Nederländerna. En fysisk eller juridisk person som inte underkastar sig det registreringsförfarande vid vilket DW fastställer tidpunkten för fordonets första ibruktagande kan nämligen inte sälja eller använda fordonet på lagligt sätt i Nederländerna. Den omtvistade förordningen utgör således en åtgärd som direkt eller indirekt, faktiskt eller potentiellt kan hindra varuutbytet inom gemenskapen. [39]

48. Av det ovan anförda följer att den omtvistade förordningen måste anses utgöra en "teknisk föreskrift" i den mening som avses i artikel 1.5 i direktiv 83/189.

49. Vissa intervenienter har emellertid i sina skriftliga yttranden gjort gällande att registrering av fordon omfattas av medlemsstaternas offentliga maktbefogenheter. De nationella bestämmelserna rörande fordonsregistrering syftar nämligen främst till att ge behöriga myndigheter möjlighet att identifiera personer som brutit mot trafiklagen och att besluta om erforderliga sanktioner. Följaktligen omfattas inte sådana bestämmelser av tillämpningsområdet för direktiv 83/189.

Detta argument kan inte godtas.

Domstolen har nämligen i domen i målet Lemmens redan fastställt att "... det inte på något sätt [framgår] av direktiv... [83/189] att de tekniska föreskrifter som avses i artikel 1 faller utanför anmälningsskyldigheten på grund av att de tillhör straffrätten och att direktivet endast omfattar produkter som inte används vid offentlig maktutövning. [D]irektiv [83/189] är tillämpligt på tekniska föreskrifter oberoende av de skäl som har berättigat att föreskrifterna har antagits". [40]

50. Det kvarstår dock att undersöka om de nederländska myndigheterna var skyldiga

39 — Dessutom framgår av begäran om förhandsavgörande (s. 17 och 18 i den franska översättningen) att den omtvistade förordningen skulle kunna ha andra återverkningar på den fria rörligheten för varor. Det verkar nämligen som om biltillverkarna i vissa medlemsstater ålägger återförsäljare som ingår i deras officiella distributionsnät att registrera fabriksnya fordon som är avsedda att återförsäljas till parallellimportörer. Till skillnad mot officiella återförsäljare kan således parallellimportörerna, hos sagda återförsäljare, bara förvärva fordon som redan är registrerade i exportlandet. Men enligt den omtvistade förordningen utfärdas ett blankt registreringsbevis — det vill säga ett registreringsbevis som inte innehåller någon uppgift om tidigare registrering — på det uttryckliga villkoret att fordonet inte har varit registrerat utanför Nederländerna *i mer än två dagar*. Nederlandse Raad van State har därför kommit fram till att den omtvistade förordningen har den verkan att parallellimport av bilar blir svårare än officiell import (se lydelsen av den fjärde tolkningsfrågan).

40 — Dom av den 16 juni 1998 i mål C-226/97 (REG 1998, s. I-3711), punkt 20.

att anmäla den omtvistade förordningen till kommissionen enligt artikel 8 i direktiv 83/189 eller om de var undantagna från denna skyldighet med stöd av artikel 10 i samma direktiv.

Anmälningsskyldigheten

51. Jag anser att det är lämpligt att först pröva om Snellers verkligen kan stödja sig på domen i målet CIA Security International vid den nationella domstolen.

52. Det är nämligen känt att domstolen i domen i det ovannämnda målet Lemmens begränsade räckvidden av den direkta effekten av artikel 8 i direktiv 83/189.

Målet Lemmens rörde nationella bestämmelser om vilka egenskaper de alkometrar som polisen använder sig av vid mätning av alkoholkoncentration måste ha. Domstolen skulle avgöra vilken betydelse det hade att dessa bestämmelser inte hade anmälts för de straffrättsliga förfarandena mot personer som framfört fordon i onyktert tillstånd, där bevisningen i fråga om alkoholkoncentration hade säkrats med hjälp av nämnda alkometrar.

I denna dom fastställde domstolen att "underlåtenheten att anmäla tekniska föreskrifter, vilken förvisso utgör ett förfarandefel vid antagandet, medför att dessa föreskrifter inte kan tillämpas om de hindrar användning eller saluföring av en produkt som inte uppfyller kraven i dessa föreskrifter. *Denna underlåtenhet medför däremot inte att all användning av en produkt som uppfyller villkoren i de icke anmälda föreskrifterna är förbjuden*". [41]

Domstolen fann nämligen att de nationella bestämmelser som tillämpats på de åtalade i målet vi den nationella domstolen — det vill säga de bestämmelser där det föreskrivs ett förbud mot att framföra ett fordon i onyktert tillstånd samt dem där det föreskrivs att föraren är skyldig att underkasta sig ett utandningsprov — skiljde sig från sådana bestämmelser som inte kan göras gällande mot enskilda, på grund av att de inte har anmälts. Domstolen slog därför fast att "det faktum att en produkt, som i förevarande fall, används i myndighetsutövning utgör inte ett handelshinder som hade kunnat undvikas om anmälningsförfarandet hade följts". [42]

53. Det följer av den ovannämnda domen i målet Lemmens att verkningarna av domen

41 — Ibidem, punkt 35 (min kursivering).
42 — Ibidem, punkt 36.

i det ovannämnda målet CIA Security International är begränsade till enbart de personer som har ett berättigat *direkt intresse* av att nationella tekniska föreskrifter som inte anmälts till kommissionen kontrolleras på grundval av direktiv 83/189.

54. I det aktuella målet förefaller det som om Snellers har ett sådant berättigat intresse. Bolaget har nämligen parallellimporterat ett fordon och ansökt om att få det inregistrerat i Nederländerna. Därutöver anser bolaget att de bestämmelser som tillämpas på registreringsförfarandet medför att fordonets återförsäljningsvärde minskar och att de därmed utgör ett hinder för den fria rörligheten för varor. Således har Snellers ett direkt och uppenbart intresse av att de tekniska föreskrifter som finns i den omtvistade förordningen kontrolleras i enlighet med direktiv 83/189.

55. Jag anser därför att den omtvistade förordningen inte kan omfattas av undantaget från anmälningsskyldigheten i artikel 10 i direktiv 83/189.

56. Mig veterligen existerar det nämligen inte någon gemenskapsrättslig bestämmelse där det, direkt eller indirekt, föreskrivs hur tidpunkten för ett fordons första ibruktagande skall fastställas.

57. Under förhandlingen vid domstolen åberopade den nederländska regeringen emellertid bestämmelserna i direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon. [43]

Detta direktiv syftar till att harmonisera utformningen av och innehållet i registreringsbevis för att underlätta förståelsen av dem och bidra till att fordon som är registrerade i en medlemsstat får fri rörlighet på andra medlemsstaters vägar. [44] I bilagorna 1 och 2 till detta direktiv [45] föreskrivs att registreringsbevis bland annat skall innehålla uppgifter om "tidpunkten för fordonets första registrering".

Med stöd av nämnda bilagor har den nederländska regeringen gjort gällande att medlemsstaternas frihet att reglera hur tidpunkten för första ibruktagande skall fastställas upphävdes genom direktiv 1999/37. Den franska regeringen har däremot gjort gällande att direktiv 1999/37 är begränsat till att föreskriva en skyldighet att ange tidpunkten för ett fordons första ibruktagande i registreringsbeviset, men att det inte syftar till att reglera *hur* medlems-

43 — Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 (EGT L 138, 1999, s. 57).

44 — Se tredje övervägandet i direktiv 1999/37.

45 — Se punkten V under B i bilagorna 1 och 2.

staterna skall fastställa denna tidpunkt i sina respektive lagstiftningar.

58. Enligt min uppfattning behöver domstolen emellertid inte pröva denna fråga för att kunna avgöra huruvida de nederländska myndigheterna var undantagna från anmälningsskyldigheten enligt direktiv 83/189.

Det räcker med att konstatera att direktiv 1999/37 antogs av rådet den *29 april 1999*, det vill säga långt efter den omtvistade förordningen (antagen den 9 december 1994). Vid tiden för nämnda förordnings antagande förelåg det således ingen skyldighet enligt direktiv 1999/37 som den nederländska regeringen var tvungen att uppfylla.

59. Under dessa förhållanden anser jag att de nederländska myndigheterna var skyldiga att anmäla den omtvistade förordningen till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv 83/189.

60. Jag föreslår följaktligen att domstolen besvarar den tredje tolkningsfrågan så, att tidpunkten för ett fordons första ibruktagande utgör en teknisk specifikation i den mening som avses i artikel 1.1 i direktiv 83/189 och att den nationella bestämmelse där det föreskrivs hur denna tidpunkt skall fastställas utgör en teknisk föreskrift i den mening som avses i artikel 1.5 i samma direktiv. Jag föreslår också att domstolen skall fastställa att en medlemsstat som antar en sådan nationell bestämmelse som den som beskrivits ovan är skyldig att anmäla denna till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv 83/189.

De övriga tolkningsfrågorna

61. Det framgår av begäran om förhandsavgörande att de övriga tolkningsfrågorna som Nederlandse Raad van State har ställt endast skall besvaras om den andra eller den tredje frågan besvaras nekande. [46] Med hänsyn till att jag har föreslagit att dessa frågor skall besvaras jakande behöver domstolen inte pröva frågan huruvida artiklarna 30 och 36 utgör hinder mot sådana nationella bestämmelser som de som är i fråga i målet vid den nationella domstolen.

46 — I sin begäran om förhandsavgörande har Nederlandse Raad van State faktiskt uttryckligen angett följande: "För det fall [den omtvistade förordningen] skulle ha anmälts är det, då detta inte skett och med hänsyn till domen i det ovannämnda målet Securitel, lämpligt att tills vidare inte tillämpa den. Om det framgår av svaret på den andra och den tredje frågan att [den omtvistade förordningen] inte behövde anmälas, skall det prövas om den utgör ett sådant handelshinder som är förbjudet enligt artikel 30 i EG-fördraget" (s. 16 i den franska översättningen).

Förslag till avgörande

62. Med hänsyn till det ovan anförda föreslår jag att domstolen skall meddela följande dom:

1) Om inte annat följer av införlivandeåtgärder som den berörda medlemsstaten har antagit skall man, vid bedömningen av om nationella bestämmelser som antagits den 9 december 1994 utgör en teknisk föreskrift som skall anmälas i enlighet med rådets direktiv 83/189/EEG av den 28 mars 1983 om informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter, tillämpa detta direktiv i dess lydelse enligt rådets direktiv 88/182/EEG av den 22 mars 1988, och inte i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 94/10/EG av den 23 mars 1994.

2) Tidpunkten för ett fordons första ibruktagande utgör en teknisk specifikation i den mening som avses i artikel 1.1 i direktiv 83/189, i dess lydelse enligt direktiv 88/182, och den nationella bestämmelse där det föreskrivs hur denna tidpunkt skall fastställas utgör en teknisk föreskrift i den mening som avses i artikel 1.5 i samma direktiv.

   En medlemsstat som antar en sådan nationell bestämmelse som den som beskrivits ovan är skyldig att anmäla denna till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv 83/189.