som en kvantitativ indførselsrestriktion. En sådan foranstaltning er dog berettiget efter traktatens artikel 36, når den dels, for så vidt angår køretøjer, som er bragt i færdslen forud for indregistreringen, er nødvendig for at opfylde det formål at beskytte menneskers liv og sundhed, dels gælder uden forskel for indenlandske og importerede køretøjer.

En teknisk kontrol, hvis eneste formål er at udvirke en skriftlig erklæring om det importerede køretøjs stand fra køretøjets indehaver, er under alle omstændigheder i strid med nævnte traktatbestemmelser.

2. Et gebyr for et obligatorisk teknisk eftersyn, der er i strid med traktatens artikler 30 ff., er i sig selv traktatstridigt.

3. Et gebyr for et efter traktatens artikel 36 begrundet teknisk eftersyn forud for indregistreringen af et importeret køretøj er traktatmedholdeligt, såfremt det ikke er større end det gebyr, der under tilsvarende omstændigheder opkræves for et køretøj af indenlandsk oprindelse.

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT G. FEDERICO MANCINI

fremsat den 7. maj 1986 *

Høje Domstol.

1. Under en sag, anlagt af Bernhard Schloh mod SPRL Auto contrôle technique, har fredsdommeren ved 3. canton de Schaerbeek (Belgien) forelagt Domstolen en anmodning om fortolkning af EØF-traktatens artikler 30 og 13 med henblik på de betingelser for godkendelse og indregistrering af importerede motorkøretøjer, som er fastsat i den belgiske lovgivning. Den forelæggende ret ønsker navnlig oplyst, om det er traktatstridigt at fastsætte bestemmelser i den nationale lovgivning om et obligatorisk syn af motorkøretøjer fra andre medlemsstater, som er udstyret med en typeattest, og om det er lovligt at opkræve en afgift i forbindelse med et sådant teknisk syn.

I begyndelsen af 1979 købte Bernhard Schloh, som er tysk statsborger med bopæl i Belgien og ansat som tjenestemand ved Rådet for De europæiske Fællesskaber, en Granada stationcar (i Belgien »mixte«, dvs. en vogn, som kan anvendes til transport af såvel personer som gods) af mærket Ford, som, lader det til, blev benyttet i færdslen for første gang den 19. januar s.å. Med henblik på at indføre vognen til det land, hvor han nu havde taget bopæl, fik Schloh

* Oversat fra italiensk.

den 13. februar 1979 udstedt en typeattest af SA Ford Motor Company i Antwerpen, dvs. vil sige en attest, som godtgør, at vognen er i overensstemmelse med de typer, som er godkendt i Belgien. Den 20. marts s.å. frembød han vognen for société Auto contrôle technique (herefter benævnt: bilinspektionen), der af transportministeren er godkendt som kompetent til at foretage det tekniske syn, der er nødvendigt af hensyn til indregistreringen. Eftersynet fandt sted den 22. marts 1979 og Schloh betalte et gebyr på 500 BFR herfor.

Fire dage senere blev han indkaldt til at lade vognen frembyde til et andet syn, hvorved han skulle afgive en erklæring om køretøjets anvendelse. Ved skrivelse af 2. april 1979 fremsendte Schloh erklæringen herom til bilinspektionen, idet han anførte, at han fandt synet uberettiget, og bad om, at det blev udsat til et senere tidspunkt efter den 23. april. Bilinspektionen svarede herpå den 30. maj 1979 og henviste til, at vognen skulle gennemgå et teknisk syn »på trods af det eftersyn, der var blevet udført den 22. marts 1979 med henblik på udstedelse af en typeattest«. Et sådant nyt teknisk eftersyn blev så foretaget den 11. juni, på grundlag af hvilket Schloh, efter at have måttet erlægge yderligere et gebyr på 500 BFR, fik udstedt en registreringsattest for fire år.

Samme dag rettede han imidlertid henvendelse til transportministeren med anmodning om, at det blev undersøgt, hvorvidt kravet om et teknisk eftersyn af et nyt køretøj var i overensstemmelse med reglerne i den belgiske lovgivning, hvorved han forbeholdt sig muligheden for at få spørgsmålet om de belgiske retsforskrifternes forenelighed med EF-retten efterprøvet under en sag i henhold til EØF-traktatens artikel 177. Den 17. august 1979 besvarede ministeren hans henvendelse og fastholdt, at der var blevet fulgt en korrekt procedure. Alle de brugte køretøjer, der importeres, skulle nemlig gennemgå et teknisk eftersyn, før de indregistreres, og vogne til person- og godstransport skulle gennemgå yderligere et teknisk eftersyn »før de blev taget i brug igen i den nye ejers navn«, dvs. »efter indregistreringen«. Endvidere måtte kravene om afgivelsen af en erklæring vedrørende køretøjets anvendelse samt erlæggelse af gebyr anses for lovlige.

Under disse forhold besluttede Bernhard Schloh at lade spørgsmålet prøve ved domstolene. Efter at han uden resultat havde haft sin sag ved Conseil d'Etat og ved fredsdommeren for 4. canton de Bruxelles (begge sager blev afvist fra realitetsbehandling, omend med forskellig begrundelse), indbragte han sagen mod bilinspektionen for fredsdommeren for 3. canton de Schaerbeek — og det er denne sag, som ligger til grund for den præjudicielle forelæggelse her ved Domstolen — med henblik på tilbagebetaling af de gebyrer, han havde erlagt i forbindelse med de to tekniske eftersyn. Den nationale ret, som i medfør af artikel 617, stk. 1, i den belgiske retsplejelov (sager om krav med en økonomisk værdi på under 15 000 BFR) træffer afgørelse i sidste instans, har herefter udsat sagen og i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artiklerne 30 og / eller 13 i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab fortolkes således,

— at en national retsforskrift, hvorefter et nyt køretøj af typen 'stationcar', som er fremstillet i én medlemsstat og herfra importeret og bragt i færdselen i en anden medlemsstat, hvor det efter at have gennemgået et eftersyn / en teknisk kontrol, skal underkastes et nyt eftersyn / teknisk kontrol nogle dage senere, fordi køretøjet er en stationcar, en foran-

staltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion (jfr. artikel 30)?

og / eller

— at en sådan retsforskrift udgør en afgift med tilsvarende virkning som en told (jfr. artikel 13), når der to gange skal betales samme gebyr for de to eftersyn / teknisk kontrol?

2) Skal EØF-traktatens artikler 30 og / eller 13 fortolkes således,

— at en national retsforskrift, hvorefter et nyt motorkøretøj (stationcar eller anden type køretøj), som er fremstillet i én medlemsstat og herfra importeret og bragt i færdselen i en anden, og som er udstyret med en typeattest, skal gennemgå et eftersyn / teknisk kontrol, en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ indførselsrestriktion (artikel 30)?

og / eller

— at en sådan retsforskrift udgør en afgift med tilsvarende virkning som en told (artikel 13), når der skal betales gebyr for eftersynet / den tekniske kontrol?«

2. For bedre at forstå spørgsmålene vil det være hensigtsmæssigt først at beskrive den nationale ordning, der gjaldt på tidspunktet for de faktiske omstændigheder, og kort gengive de relevante EF-bestemmelser. Den nationale ordning fremgår af décret royal af 31. december 1953 vedrørende indregistrering af motorkøretøjer (*Moniteur belge* af 9.1.1954), med senere ændringer, og décret royal af 15. marts 1968 vedrørende generelle bestemmelser for tekniske krav til automobiler med tilhørende påhængskøretøjer (*Moniteur belge* af 28.3.1968).

Af disse regler fremgår, at der skal fremlægges flere dokumenter for at få indregistreret et importeret køretøj på belgiske nummerplader og endvidere — enten forud eller efterfølgende — foretages flere tekniske eftersyn, afhængig af, om køretøjet er nyt eller brugt. Navnlig skal ethvert køretøj, der benyttes i færdselen, være identisk med den prototype, der er godkendt af trafikministeren. Med hensyn til importerede køretøjer kan bevis herfor føres på tre forskellige måder. For så vidt angår de »nye« og godkendte køretøjer, består beviset i fremlægggelse af den attest, der er udstedt af fabrikanten eller dennes stedfortræder, mens de nye køretøjer, som ikke svarer til prototypen, skal gennemgå et individuelt eftersyn. For brugte køretøjers vedkommende er ejeren forpligtet til at fremlægge en typeattest og at frembyde vognen for bilinspektionen. Når bilinspektionen har foretaget en kontrol af, hvorvidt køretøjet opfylder de gældende forskrifter, udsteder den en registreringsattest.

Ifølge de to dekreter skal følgende køretøjer gennemgå et teknisk eftersyn: a) nye køretøjer, før de første gang benyttes i færdselen, herunder køretøjer, der anvendes såvel til transport af personer som gods, bortset fra køretøjer, som anvendes til privat brug; b) motorkøretøjer, som begæres indregistreret af en ny ejer; c) importerede motorkøretøjer (det bør nævnes, at forpligtelsen til at lade denne form for køretøjer undergå en forudgående kontrol, før de indregistreres, på trods af, at de er nye, blev ophævet den 1. april 1979, det vil sige på et senere tidspunkt end det første tekniske

eftersyn, Schlohs vogn skulle gennemgå); d) de motorkøretøjer, som har skiftet ejer, herunder stationcars til person- og godsbefordring, bortset fra biler til privat brug.

Motorkøretøjer skal endvidere gennemgå en regelmæssig teknisk kontrol én gang om året, hvorfra de køretøjer, som udelukkende anvendes til privat brug, er undtaget de første fire år. Det samme gælder for stationcars, såfremt ejeren har afgivet en udtrykkelig erklæring herom i forbindelse med det første tekniske eftersyn.

3. Fællesskabets ordning på området er udstedt på grundlag af traktatens bestemmelser vedrørende de frie varebevægelser og består af de harmoniseringsdirektiver, som er gennemført i de nationale lovgivninger, hvoraf der inden for automobilsektoren er udstedt mere end 50. Et af direktiverne er af mere generel karakter, mens de øvrige vedrører de enkelte bestanddele, der indgår i motordrevne køretøjer. Ved rammedirektivet (direktiv nr. 70/156 af 6. februar 1970, EFT 1970 I, s. 82) er der fastsat en procedure, hvorved fabrikanterne i hver af medlemsstaterne kan opnå en EØF-standardtypegodkendelse, der er gyldig over hele Fællesskabet. Dette indebærer, at de køretøjer, for hvilke fabrikanterne udsteder typeattest, frit kan sælges i samtlige medlemsstater. Denne procedure finder imidlertid først anvendelse, når der ved særlige direktiver er foretaget en harmonisering af samtlige de bestanddele og krav, som er optaget i den EØF-godkendelsesliste, der er vedlagt som bilag til rammedirektivet, blandt hvilke der på nuværende tidspunkt endnu mangler dæk, sikkerhedsruder, dimension og vægt.

Herudover bør endvidere anføres, at rammedirektivet og de særlige direktiver tilsigter en såkaldt »optionel« harmonisering, dvs. at medlemsstaterne kan vælge fortsat at anvende deres i forvejen gældende regler ved siden af fællesskabsbestemmelserne (jfr. første og anden betragtning til direktiv 70/156). Det kan således meget vel tænkes, at der findes køretøjer af samme type med forskellige egenskaber, og at der vil kunne opstå visse hindringer for disse køretøjers frie bevægelighed over grænserne inden for Fællesskabet. I bevidstheden herom har Kommissionen den 20. september 1984 tilsendt medlemsstaterne en meddelelse om formaliteterne i forbindelse med godkendelse og indregistrering af motorkøretøjer importeret fra en anden medlemsstat og disses forenelighed med fællesskabsretten.

4. Jeg har tidligere nævnt, at den belgiske ordning sondrer mellem nye og brugte køretøjer, sådan som det i øvrigt også er tilfældet i de øvrige medlemsstater. Det fremgår af forelæggelseskendelsen, at tvisten i hovedsagen drejer sig om, hvorvidt køretøjet bør anses for nyt eller brugt. Sagsøgeren mener, at køretøjet er nyt, men sagsøgte, at det er brugt. Førstnævntes opfattelse deles klart af den forelæggende ret, som efter Domstolens praksis endvidere er enekompetent til at bedømme sagens omstændigheder (jfr. domme af 9. juli 1969 i sag 10/69, Portelange, Sml. 1969, s. 77, se præmis 5-7; af 23. januar 1975 i sag 51/74 Hulst, Sml. 1975, s. 79, se præmis 12; af 5. oktober 1977 i sag 5/77, Tedeschi, Sml. 1977, s. 1555, se præmis 17; af 16. marts 1978 i sag 117/77, Bestuur van het Algemeen Ziekenfonds, Sml. 1978, s. 825, se præmis 6-7; af 29. november 1978 i sag 83/78, Pigs Marketing Board, Sml. 1978, s. 2347, se præmis 25; af 25. november 1979 i sag 36/79, Denkavit Futtermittel GmbH, Sml. 1979, s. 3439, se præmis 12; af

14. februar 1980 i sag 53/79, Damiani, Sml. 1980, s. 273, se præmis 5, og senest dom af 20. marts 1986 i sag 35/85, Tissier, Sml. 1986, s. 1207, se præmis 9).

Der må altså findes en afklaring af dette punkt. Ordene »ny« og »brugt« i denne forbindelse har ikke samme betydning som i ordbøgerne, men må forstås i hhv. en videre og en snævrere betydning. Det foreliggende tilfælde må nemlig anses for en såkaldt »parallelimport«, dvs. en import, foretaget af en personer, som indkøber køretøjet hos forhandlere i produktionslandet eller i andre lande og derefter eksporterer eller reimporterer det til en anden medlemsstat (se kendelse, afsagt af Domstolens præsident den 7. juni 1985 i sag 154/85 R, Kommissionen mod Italien, Sml. 1985, s. 1753). Med hensyn til parallelimport er det sikkert, at et køretøj, der bringes i færdselen for første gang, ikke anses for brugt, selv om man inden for visse forvaltninger (så som i Italien) mærkelig nok definerer et sådant køretøj som »brugt, tilbagelagt 0 km.«. Hertil kan jeg føje, at et køretøj, der indregistreres midlertidigt i udlandet (for eksempel med henblik på eksport på toldplader, som gør det muligt at overføre køretøjet fra eksportlandet, men ikke indeholder hjemmel til at bringe køretøjet i færdslen, eller på transitplader, som derimod giver hjemmel til at bevæge sig frit med køretøjet), efter flere medlemsstaters lovgivning og praksis anses for »nyt«.

Jeg vil således besvare de forelagte spørgsmål på grundlag af den opfattelse, der er gjort gældende af den *nationale ret*, ifølge hvilken »ny« ikke skal forstås i betydningen »lige kommet ud af fabrikken«, men i den betydning, jeg har præciseret i det foregående. De problemer, der opstår i forbindelse med anvendelsen af begrebet »brugt køretøj« skal jeg således kun beskæftige mig med for fuldstændighedens skyld.

5. I sagen er der afgivet skriftligt indlæg af Kommissionen for De europæiske Fællesskaber og den danske regering. Den belgiske regering har kun besvaret en række spørgsmål fra Domstolen.

Logisk set bør man først behandle det problem, det andet spørgsmål drejer sig om, nemlig hvorvidt det efter fællesskabsretten er lovligt at stille krav om, at et nyt køretøj, som er importeret fra en anden medlemsstat og udstyret med en typeattest, skal gennemgå et teknisk eftersyn, før det indregistreres. Er typeattesten udstedt i importstaten, er det for mig at se åbenbart, at enhver kontrolforanstaltning, som gør indregistreringen mere vanskelig eller byrdefuld, må anses for at være i strid med artikel 30 og ubegrundet efter artikel 36. Typeattesten godtgør nemlig, at køretøjet er i overensstemmelse med den godkendte type i det land, hvor køretøjet skal benyttes, dvs. at det opfylder dette lands sikkerhedsforskrifter vedrørende indregistrerede køretøjer eller køretøjer, som skal indregistreres.

Det samme kan siges om det køretøj, der er udstyret med en typeattest, som henviser til den type køretøj, der er godkendt i eksportstaten, i hvert fald når de tekniske forskrifter, der kræves opfyldt i denne stat, er i overensstemmelse med de udstedte fællesskabsdirektiver eller svarer til de tekniske krav i importstaten. Her må så vidt jeg kan se gælde det samme princip, som blev fastslået i dommen af 17. december 1981 (Frans-Nederlandse Maatschappij voor Biologische Producten BV, sag 272/80, Sml. 1981, s. 3277, se præmis 14), ifølge hvilken de nationale myndigheder ikke, medmindre dette er nødvendigt, kan kræve udført et

teknisk eftersyn, som i forvejen er blevet udført i en anden medlemsstat, når myndighederne har adgang eller på begæring kan få adgang til resultaterne heraf.

6. Det første spørgsmål er, om en regel, hvorefter importerede køretøjer, som er ledsaget af typeattest fra import- eller eksportstaten, skal gennemgå et andet eftersyn kort tid efter det første, er forenelig med fællesskabsretten. Af de grunde, som jeg har angivet i det foregående, udgør også dette eftersyn en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ restriktion, i det omfang formålet med eftersynet er at efterprøve, om det nye køretøj — en stationcar — er i overensstemmelse med den godkendte type. Heroverfor har sagsøgte anført, at synet også er til gavn for ejeren, fordi denne under eftersynet afgiver en erklæring, som er nødvendig for at sidestille den pågældende stationcar med et køretøj til kun privat brug, således at det kan fritages for det årlige tekniske eftersyn de første fire år. Denne opfattelse må imidlertid forkastes, da det ikke er nødvendigt at foretage et teknisk eftersyn af køretøjet for at afgive en sådan erklæring, og erklæringen udmærket kan indgives i forbindelse med ansøgningen om indregistrering.

Da det hermed er fastslået, at det er i strid med traktatens artikel 30 og ubegrundet efter artikel 36 at underkaste nye og importerede motorkøretøjer et teknisk eftersyn, må de gebyrer, der afkræves i forbindelse med eftersynet, ligeledes anses for at være i strid med fællesskabsretten. Jeg skal i den forbindelse henvise til dommene af 28. marts 1979 i sag 179/78, Rivoira, Sml. 1979, s. 1157, se præmis 14, og af 15. december 1976 i sag 35/76, Simmenthal, Sml. 1976, s. 1871, se præmis 22.

7. For fuldstændighedens skyld og af hensyn til de bemærkninger, som den danske regering og Kommissionen — denne sidste under den mundtlige forhandling — har gjort gældende vedrørende dette punkt, kan der være grund til at se på, hvorvidt de to tekniske eftersyn af importerede, »brugte« køretøjer, er lovlige efter fællesskabsretten.

Først skal jeg behandle det tekniske eftersyn, der foretages forud for køretøjet indregistrering. For mig at se findes der i det mindste to argumenter til støtte for lovligheden af dette eftersyn, nemlig for det første, at køretøjet kan have ændret sig efter sin endelige indregistrering og dermed kan være forskellig fra den beskrivelse, der er givet heraf i typeattesten, og for det andet, at køretøjet kan tænkes at være i en sådan stand, at det ikke i henseende til sikkerhed og beskyttelse af omverdenen yder de garantier, som kræves af de i importstaten indregistrerede køretøjer. Også for dette tilfælde har dommen i sagen Frans-Nederlandse Maatschappij naturligvis gyldighed for det foreliggende tilfælde, idet eftersynet ikke må udgøre en dobbeltkontrol i forhold til de eftersyn, der i forvejen er udført i eksportstaten, navnlig når importstatens myndigheder har adgang til resultaterne heraf.

Derimod er der ikke tvivl om, at det andet eftersyn udgør en ulovlig hindring for indførselerne. Dette har den belgiske regering ganske vist bestridt i et svar på et spørgsmål fra Domstolen, men uden at fremføre overbevisende argumenter til støtte herfor. For det første kan ejerens identitet nemlig let fastslås i de dokumenter — herunder tolddokumenter — som han fremlægger med henblik på køretøjets indregistrering, og for det andet er der intet til hinder for, at erklæringen vedrørende køretøjets kombinerede brug udstedes i forbindelse med den første tekniske kontrol.

Disse konklusioner har også virkning for afgifternes lovlighed. Gebyret for det første eftersyn falder ind under EØF-traktatens

artikel 95 og kan anses for velbegrundet i det omfang, det ikke strider mod proportionalitetsprincippet. Gebyret for det andet eftersyn er klart ulovligt, idet det indgår som accessorisk element til en traktatstridig kontrol.

8. På grundlag af det anførte skal jeg herefter forslå Domstolen at besvare de spørgsmål, der er forelagt af fredsdommeren ved 3. canton de Schaerbeek under sagen mellem Bernhard Schloh og SPRL Auto contrôle technique, på følgende måde:

»1) Systemet i traktatens artikler 30-36 skal fortolkes således, at enhver national forskrift, hvorefter nye, importerede motorkøretøjer skal gennemgå en teknisk kontrol forud for indregistreringen eller lidt på et senere tidspunkt end denne, blot fordi de skal anvendes til transport af personer og gods, på trods af, at køretøjerne er ledsaget af en typeattest, der godtgør deres overensstemmelse med en type, som er godkendt i import- eller eksportstaten, udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ restriktion.

2) Gebyret for et traktatstridigt teknisk eftersyn udgør en afgift med tilsvarende virkning som en told i det omfang, det opkræves, fordi varen passerer en grænse.«