gel is niettemin gerechtvaardigd uit hoofde van artikel 36 EEG-Verdrag, wanneer hij noodzakelijk is voor de bescherming van de gezondheid en het leven van personen omdat hij betrekking heeft op voertuigen die vóór registratie aan het verkeer hebben deelgenomen, en bij de toepassing ervan geen onderscheid wordt gemaakt tussen binnenslands gebouwde en ingevoerde voertuigen.

In het licht van voornoemde artikelen is in elk geval ontoelaatbaar een verplichte technische keuring die enkel ten doel heeft, van de houder van een ingevoerd voertuig een eenvoudige schriftelijke verklaring te verkrijgen betreffende de omstandigheden waaronder het voertuig wordt gebruikt.

2. De retributie die wordt geheven ter zake van een met de artikelen 30 e. v. EEG-Verdrag strijdige technische keuring, is eveneens in strijd met het Verdrag.

3. De retributie die wordt geheven ter zake van een technische keuring vóór registratie van een ingevoerd voertuig, die gerechtvaardigd is uit hoofde van artikel 36, is in overeenstemming met het Verdrag, wanneer zij niet hoger is dan de retributie die in dezelfde omstandigheden voor een binnenslands gebouwd voertuig wordt geheven.

CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
G. F. MANCINI
van 7 mei 1986 *

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

1. In het kader van een geding tussen Bernard Schloh en de PVBA Auto contrôle technique vraagt de vrederechter van het derde kanton Schaarbeek (België) het Hof om uitlegging van de artikelen 30 en 13 EEG-Verdrag in verband met de wijze waarop in België de toelating en registratie van ingevoerde motorvoertuigen is geregeld. De verwijzende rechter wil met name weten of de nationale bepalingen op grond waarvan uit een Lid-Staat afkomstige motorvoertuigen die zijn voorzien van een certificaat van gelijkvormigheid, aan technische keuringen worden onderworpen, met het Verdrag verenigbaar zijn en of voor deze keuringen retributies mogen worden geheven.

Begin 1979 schafte Schloh, een in België wonende ambtenaar van de Europese Gemeenschappen van Duitse nationaliteit, in de Bondsrepubliek Duitsland een combinatiewagen aan (dat wil zeggen een wagen die zowel voor personen- als voor goederenvervoer dienst kan doen) van het merk Ford, type Granada, welke naar het schijnt voor het eerst op 19 januari van dat jaar in het verkeer werd gebracht. In verband met zijn voornemen om de wagen in te voeren in het

* Vertaald uit het Italiaans.

land waar hij woonde, ontving Schloh op 13 februari 1979 een certificaat van de Ford Motor Company NV te Antwerpen, waarin werd verklaard dat de wagen overeenkwam met het officieel in België goedgekeurde type. Op 20 maart daaraanvolgend bracht hij de wagen voor keuring naar de Auto contrôle technique; dit is het door de minister van Verkeerswezen erkende instituut dat de voor de registratie vereiste technische keuringen verricht. De keuring, waarvoor de eigenaar van het voertuig een retributie van 500 BFR betaalde, vond plaats op 22 maart 1979.

Vier dagen later kreeg Schloh het verzoek om de wagen aan een tweede keuring te onderwerpen en werd hem meegedeeld dat hij bij die gelegenheid de verklaring moest overleggen betreffende het gebruik van het voertuig. Bij brief van 2 april 1979 stuurde hij deze verklaring aan het instituut op; hij merkte echter op dat de verlangde keuring hem onrechtmatig voorkwam, en verzocht deze te verzetten naar een datum na 23 april. In haar antwoord van 30 mei 1979 beklemtoonde de Auto contrôle technique, dat het voertuig volgens de geldende regeling aan een technische keuring moest worden onderworpen „ondanks de controle op 22 maart 1979 ter verkijging van het certificaat van gelijkvormigheid". Deze tweede keuring vond plaats op 11 juni en Schloh kreeg op grond hiervan, na betaling van nogmaals 500 BFR, een kentekenbewijs met een geldigheidsduur van vier jaar.

Op dezelfde dag wendde hij zich echter tot de minister van Verkeerswezen met het verzoek om na te gaan of de dubbele technische keuring van een nieuwe wagen daadwerkelijk in overeenstemming was met de Belgische regeling; hij behield zich hierbij het recht voor om via een procedure als bedoeld in artikel 177 EEG-Verdrag de verenigbaarheid van deze regeling met het gemeenschapsrecht te doen toetsen. Op 17 augustus 1979 antwoordde de minister, dat de gevolgde procedure zijns inziens correct was: alle voertuigen die in gebruikte staat werden ingevoerd — zo stelde hij — moesten vóór hun registratie aan een technische keuring worden onderworpen, terwijl voor combinatiewagens in een tweede keuring was voorzien „na de registratie" maar „vóór [de] wederingebruikneming op naam van een nieuwe bezitter". De verzoeken om een verklaring inzake het gebruik van de wagen en om betaling van een retributie moesten eveneens wettig worden geacht.

Hierop besloot Schloh de gerechtelijke weg te volgen. Na zich tevergeefs tot de Raad van State en de vrederechter van het vierde kanton Brussel te hebben gewend (beide beroepen werden, zij het om verschillende redenen, niet-ontvankelijk verklaard), leidde hij het geding in dat aan de onderhavige procedure ten grondslag ligt, en dagvaardde hij Auto contrôle technique voor de vrederechter van het derde kanton Schaarbeek met een vordering tot restitutie van de bedragen die hij in verband met de twee keuringen had betaald. De aangezochte rechter, rechtdoende in laatste aanleg ingevolge artikel 617, lid 1, Gerechtelijk Wetboek (vorderingen met een waarde van minder dan 15 000 BFR), schorste de behandeling van de zaak en legde het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag de volgende prejudiciële vragen voor:

„1) Moeten de artikelen 30 en/of 13 EEG-Verdrag aldus worden uitgelegd,

— dat een wettelijke bepaling van een Lid-Staat, die voorschrijft dat een nieuw voertuig van het type „combinatiewagen", dat in een andere Lid-Staat is gebouwd, daaruit is ingevoerd, in het vrije verkeer is gebracht en een schouwing/technische keuring heeft ondergaan, enkele dagen later aan een tweede schouwing/technische keuring moet worden onderworpen op grond dat het

een combinatiewagen betreft, een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbeperking in de zin van artikel 30 vormt en/of

— dat dezelfde wettelijke bepaling van een Lid-Staat, die voorschrijft dat voor beide schouwingen/technische keuringen tweemaal een bepaald bedrag moet worden betaald, een heffing van gelijke werking als een invoerrecht in de zin van artikel 13 vormt ?

2) Moeten de artikelen 30 en/of 13 EEG-Verdrag aldus worden uitgelegd,

— dat een wettelijke bepaling van een Lid-Staat, die voorschrijft dat een nieuw voertuig (al dan niet een combinatiewagen), dat in een andere Lid-Staat is gebouwd, daaruit is ingevoerd, en met een certificaat van gelijkvormigheid in het vrije verkeer is gebracht, een schouwing/technische keuring moet ondergaan, een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbeperking in de zin van artikel 30 vormt en/of

— dat een wettelijke bepaling van een Lid-Staat, die voorschrijft dat voor deze schouwing/technische keuring een bepaald bedrag moet worden betaald, een heffing van gelijke werking als een invoerrecht in de zin van artikel 13 vormt ?"

2. Tot beter begrip van de vragen is het nuttig om de ten tijde van de feiten geldende Belgische regeling kort te beschrijven en om de relevante gemeenschapsregeling in herinnering te roepen. Eerstgenoemde bestaat uit het meermaals gewijzigde Koninklijk Besluit van 31 december 1953, dat de registratie van motorvoertuigen regelt (*Belgisch Staatsblad* van 9 januari 1954), en uit het Koninklijk Besluit van 15 maart 1968 houdende een algemene regeling van de technische voorwaarden waaraan motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 28 maart 1968).

Ingevolge deze besluiten moeten voor de registratie van ingevoerde voertuigen onder Belgisch kenteken een aantal documenten worden overgelegd en moeten vooraf of achteraf verschillende technische keuringen worden verricht, afhankelijk van de vraag of de wagen nieuw of gebruikt is. Allereerst moet elk voertuig dat voor het verkeer bestemd is, overeenstemmen met het standaardmodel dat door de minister van Verkeerswezen is goedgekeurd. Bij ingevoerde voertuigen kan het bewijs van gelijkvormigheid op drie manieren worden geleverd. Voor „nieuwe" voertuigen van een goedgekeurd model wordt dit bewijs geleverd door het certificaat van de fabrikant of zijn vertegenwoordiger, terwijl nieuwe wagens die niet overeenkomen met het standaardmodel, aan een individuele keuring worden onderworpen. Bij „gebruikte" voertuigen moet de eigenaar in het bezit komen van een certificaat van gelijkvormigheid en moet hij de wagen bij de keuringsdienst aanbieden. Na een keuring waarbij wordt nagegaan of de geldende bepalingen in acht zijn genomen, geeft deze dienst aan de eigenaar een kentekenbewijs af.

Beide besluiten stellen een technische keuring verplicht voor: a) „nieuwe" motorvoertuigen, met inbegrip van combinatiewagens, maar met uitzondering van wagens voor privégebruik, voordat deze voor het eerst in het verkeer worden gebracht; b) motorvoertuigen waarvoor een nieuwe bezitter om registratie heeft verzocht; c) ingevoerde motorvoertuigen (ik signaleer dat op 1 april 1979, dat wil zeggen na de eerste keuring van de wagen van Schloh, de verplichting om dit soort wagens vóór registratie aan een keuring te onderwerpen, voor „nieuwe" wagens is afgeschaft); d) motorvoertuigen die van eigenaar zijn veranderd,

met inbegrip van combinatiewagens maar met uitzondering van wagens voor privégebruik.

Daarnaast worden motorvoertuigen onderworpen aan periodieke technische keuringen; deze vinden jaarlijks plaats, maar wagens die uitsluitend voor privé-gebruik bestemd zijn, genieten voor de eerste vier jaar vrijstelling. Dit privilege geldt ook voor combinatiewagens, mits de eigenaar ter gelegenheid van de eerste technische keuring een desbetreffende verklaring heeft afgegeven.

Verder zij eraan herinnerd dat de kaderrichtlijn en de bijzondere richtlijnen een zogenoemde „facultatieve" harmonisatie beogen; dat wil zeggen dat de Lid-Staten bevoegd zijn hun eigen normen naast de gemeenschapsnormen te handhaven (eerste en tweede overweging van richtlijn nr. 70/156). De kans bestaat dus, dat voertuigen van een zelfde type, maar met verschillende kenmerken naast elkaar blijven bestaan en dat daarom het gebruik daarvan binnen de Gemeenschap gedoemd is om ook in de toekomst nog op belemmeringen te stuiten. Zich hiervan bewust heeft de Commissie op 20 september 1984 een mededeling aan de Lid-Staten gestuurd betreffende de „goedkeurings- en inschrijvingsformaliteiten voor ingevoerde voertuigen afkomstig uit een andere Lid-Staat en de verenigbaarheid daarvan met het gemeenschapsrecht".

3. De gemeenschapsregeling berust op de verdragsbepalingen inzake het vrije verkeer van goederen en wordt beheerst door richtlijnen tot harmonisatie van de nationale wetgevingen, waarvan er in deze sector meer dan vijftig zijn: één algemene, en verder richtlijnen betreffende onderdelen van motorvoertuigen. De kaderrichtlijn (nr. 70/156 van 6 februari 1970, PB 1970, L 42, blz. 1) voorziet in de invoering van een procedure waarlangs fabrikanten in elke Lid-Staat een EEG-goedkeuring kunnen krijgen die voor het hele grondgebied van de Gemeenschap geldt; voertuigen waarvoor zij een conformiteitsverklaring afgeven, kunnen dan vrijelijk in alle Lid-Staten in de handel kunnen worden gebracht. Deze procedure treedt echter pas in werking wanneer alle onderdelen en kenmerken, voorkomend in het EEG-goedkeuringsformulier dat een bijlage vormt bij de kaderrichtlijn, door bijzondere richtlijnen zullen zijn geharmoniseerd: tot op heden ontbreken nog richtlijnen voor banden, veiligheidsglas, afmetingen en massa.

4. Zoals gezegd maakt de Belgische regeling — evenals overigens die van de andere Lid-Staten — onderscheid tussen „nieuwe" en „gebruikte" voertuigen. Over de staat van de ingevoerde wagen bestaat tussen partijen in het hoofdgeding onenigheid. Volgens verzoeker is hij nieuw en volgens verweerster gebruikt. De verwijzende rechter — die volgens de rechtspraak van het Hof als enige bevoegd is om over de feiten te oordelen (arresten van 9 juli 1969, zaak 10/69, Portelange, Jurispr. 1969, blz. 315, r. o. 5/7; 23 januari 1975, zaak 51/74, Hulst, Jurispr. 1975, blz. 79, r. o. 12; 5 oktober 1977, zaak 5/77, Tedeschi, Jurispr. 1977, blz. 1555, r. o. 17; 16 maart 1978, zaak 117/77, Bestuur van het Algemeen Ziekenfonds, Jurispr. 1978, blz. 825, r. o. 6 en 7; 29 november 1978, zaak 83/78, Pigs Marketing Board, Jurispr. 1978, blz. 2347, r. o. 25; 15 november 1979, zaak 36/79, Denkavit Futtermittel GmbH, Jurispr. 1979, blz. 3439,

r. o. 12; 14 februari 1980, zaak 53/79, Damiani, Jurispr. 1980, blz. 273, r. o. 5, en laatstelijk 20 maart 1986, zaak 35/85, Tissier, Jurispr. 1986, blz. 1212, r. o. 9) — heeft duidelijk voor het eerste alternatief gekozen.

Op dit punt moeten echter geen misverstanden ontstaan. De betekenis die de woorden „nieuw" en „gebruikt" hier hebben, valt niet samen met de betekenis die de woordenboeken geven, maar is enerzijds ruimer en anderzijds enger. In de onderhavige casus hebben wij te maken met het verschijnsel van de „parallelimporten", dat wil zeggen invoer door personen die de wagen betrekken bij wederverkopers in het land van produktie of in andere landen, voor uitvoer naar of wederinvoer in een of andere Lid-Staat (zie beschikking van de president van 7 juni 1985, zaak 154/85 R, Commissie/Italië, Jurispr. 1985, blz. 1753). Vaststaat dat bij een dergelijke import een wagen die voor het eerst in het verkeer wordt gebracht, niet als gebruikt wordt beschouwd, ook al gebruiken sommige bureaucratieën, zoals de Italiaanse, hiervoor de bizarre definitie „gebruikt, met kilometerstand nul". Het gaat nog verder: volgens de wettelijke bepalingen en de praktijk van een groot aantal Lid-Staten wordt zelfs als „nieuw" („in ongebruikte staat") beschouwd een voertuig dat in het buitenland voorlopig is toegelaten (bij voorbeeld voor uitvoer met een douanenummer, waarmee doorvoer door het land van uitvoer wordt toegestaan, maar deelneming aan het verkeer niet, of met een transitnummer, waarmee deelneming aan het verkeer is toegestaan).

Bij het antwoord op de vragen zal ik dus uitgaan van de opvatting van de verwijzende rechter, die „nieuw" niet opvat als „direct uit de fabriek", maar in de zojuist gegeven betekenis; met de problemen betreffende „gebruikte" wagens zal ik mij alleen omwille van de volledigheid bezighouden.

5. In de onderhavige procedure hebben de Commissie van de Europese Gemeenschappen en de Deense regering schriftelijke opmerkingen gemaakt en heeft de Belgische regering antwoord gegeven op enkele tot haar gerichte vragen van het Hof.

Logisch bezien behoort allereerst het probleem te worden onderzocht dat door de tweede vraag aan de orde wordt gesteld: dat wil zeggen of het, gelet op het gemeenschapsrecht, gewettigd is om een uit een andere Lid-Staat ingevoerde nieuwe wagen die van een certificaat van gelijkvormigheid is voorzien, vóór registratie aan een technische keuring te onderwerpen. Welnu het lijkt mij duidelijk dat, wanneer een dergelijk certificaat in de staat van invoer is afgegeven, elke keuring waardoor de registratie moeilijker of bezwaarlijker wordt, een met artikel 30 strijdige maatregel vormt die niet door artikel 36 wordt gerechtvaardigd. Het certificaat verklaart immers dat de wagen overeenkomt met het type dat in het land waarin de wagen zal worden gebruikt, officieel is goedgekeurd; met andere woorden, dat hij voldoet aan de veiligheidsnormen die gelden voor de in dat land geregistreerde of te registreren voertuigen.

Maar hetzelfde kan worden gezegd van een voertuig dat volgens het certificaat van gelijkvormigheid overeenkomt met het type dat in de Staat van uitvoer officieel is goedgekeurd, mits de in die Staat geldende technische normen overeenstemmen met de gemeenschapsrichtlijnen of in elk geval gelijkwaardig zijn aan die welke in het land van invoer worden gehanteerd. Mijns inziens geldt hier het in het arrest van 17 december 1981 (zaak 272/80, Frans-Nederlandse Maatschappij voor Biologische Producten, Jurispr. 1981, blz. 3277, r. o. 14) erkende beginsel, dat de nationale autoriteiten niet nodeloos technische keuringen mogen verlangen wanneer deze reeds in een andere Lid-Staat hebben plaatsgevonden en de re-

sultaten hiervan te hunner beschikking staan, of desgevraagd te hunner beschikking kunnen worden gesteld.

6. De eerste vraag betreft de verenigbaarheid met het gemeenschapsrecht van een bepaling op grond waarvan ingevoerde voertuigen waarvoor in het land van invoer of van uitvoer een certificaat van gelijkvormigheid is afgegeven, kort na de eerste keuring aan een tweede worden onderworpen. Om de zojuist uiteengezette redenen vormt ook deze schouwing een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking, voor zover hiermee wordt beoogd na te gaan of een nieuw voertuig, ook al betreft het een combinatiewagen, aan de maatstaven beantwoordt. Verweerster voert hiertegen aan, dat deze schouwing ook voor de eigenaar van nut is, omdat hij bij die gelegenheid de voor de gelijkstelling van een combinatiewagen met een wagen voor privégebruik vereiste verklaring aflegt en de wagen daarmee voor de eerste vier jaar vrijstelt van de jaarlijkse keuring. Deze stelling is echter onhoudbaar. Voor genoemde verklaring is immers geen technische keuring van het voertuig vereist en de aflegging ervan kan zeer wel tegelijk met het verzoek om registratie plaatsvinden.

Nu vaststaat dat de technische keuringen van nieuwe ingevoerde motorvoertuigen ingevolge artikel 30 verboden zijn en geen rechtvaardiging vinden in artikel 36, moeten ook de hiervoor geheven retributies onverenigbaar worden geacht met het gemeenschapsrecht (zie de arresten van 28 maart 1979, zaak 179/78, Rivoira, Jurispr. 1979, blz. 1157, r. o. 14, en 15 december 1976, zaak 35/76, Simmenthal, Jurispr. 1976, blz. 1871, r. o. 22).

7. Omwille van de volledigheid is het, gelet op de door de Deense regering en door de Commissie ter zitting geuite opvattingen ter zake, wellicht nuttig om te bezien of de twee technische keuringen met betrekking tot de invoer van „gebruikte" voertuigen wettig zijn in het licht van het gemeenschapsrecht.

Laat ik beginnen met de keuring die aan de registratie van het voertuig voorafgaat. Mijns inziens pleiten ten minste twee argumenten voor de toelaatbaarheid hiervan: a) de wagen kan na zijn definitieve registratie zijn gewijzigd en kan dus blijken af te wijken van de beschrijving ervan in het certificaat van gelijkvormigheid; b) de staat van het voertuig is mogelijk niet zodanig, dat het voertuig de veiligheids- en milieugaranties biedt die worden vereist voor voertuigen die in de staat van invoer worden geregistreerd. Uiteraard geldt het arrest Frans-Nederlandse Maatschappij ook hier: dat wil zeggen dat de keuring geen doublure mag zijn van keuringen die reeds in de staat van uitvoer zijn verricht, met name wanneer de resultaten daarvan toegankelijk zijn voor de autoriteiten van het land van invoer.

Dat de tweede keuring een onnodige importbelemmering vormt, lijdt daarentegen geen twijfel. De Belgische regering heeft dit in antwoord op een vraag van het Hof weliswaar ontkend, maar haar argumenten lijken mij niet overtuigend. Immers: a) de identiteit van de eigenaar kan zonder enige moeite worden vastgesteld aan de hand van de papieren, zelfs van de douanepapieren, die deze voor de registratie overlegt; b) niets staat eraan in de weg dat de verklaring betreffende het dubbel gebruik van het voertuig ter gelegenheid van de eerste technische keuring wordt afgegeven.

Deze conclusies hebben ook gevolg voor de wettigheid van de retributies. Die welke

voor de eerste keuring wordt geheven, valt onder de werkingssfeer van artikel 95 EEG-Verdrag en kan worden beschouwd als een gerechtvaardigde heffing voor zover zij niet in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. De tweede is, als tegenprestatie voor een met het gemeenschapsrecht onverenigbare keuring, kennelijk onwettig.

8. Op grond van bovenstaande geef ik het Hof in overweging, de vragen gesteld door de vrederechter van het derde kanton Schaarbeek in het kader van het geding tussen Bernard Schloh en de PVBA Auto contrôle technique, te beantwoorden als volgt:

„1) Het stelsel van de artikelen 30-36 EEG-Verdrag moet aldus worden uitgelegd, dat ook ten aanzien van motorvoertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van personen én goederen, elke nationale bepaling op grond waarvan motorvoertuigen die in ongebruikte staat worden ingevoerd, vóór of kort na hun registratie aan een technische keuring worden onderworpen terwijl deze voertuigen zijn voorzien van een certificaat van gelijkvormigheid, verklarende dat zij gelijkvormig zijn aan het type dat in het land van invoer of uitvoer officieel is goedgekeurd, een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking vormt.

2) Bedragen geheven naar aanleiding van technische keuringen welke onverenigbaar zijn met het gemeenschapsrecht, zijn als heffingen opgelegd in verband met de grensoverschrijding, heffingen van gelijke werking als douanerechten."