DOMSTOLENS DOM
12. juli 1988 *

I sag 60/86,

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, ved E. White, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtiget, og med valgt adresse hos G. Kremlis, Jean Monnet-bygningen, Kirchberg, Luxembourg,

sagsøger,

mod

Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland, ved B. McHenry, Treasury Solicitor's Department, som befuldmægtiget, og med valgt adresse i Luxembourg på Den Britiske Ambassade, 28, boulevard Royal,

sagsøgt,

angående en påstand om, at det statueres, at Det Forenede Kongerige ikke har overholdt de forpligtelser, der påhviler det i henhold til EØF-Traktaten, idet det i strid med Rådets direktiv 76/756/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om montering af lygter og lyssignaler på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 262, s. 1) har forbudt anvendelsen af motorkøretøjer fremstillet efter den 1. oktober 1986 og taget i brug efter den 1. april 1987, som ikke er forsynet med en »dim-dip«-anordning,

har

DOMSTOLEN,

sammensat af fungerende præsident G. Bosco, afdelingsformændene O. Due og G. C. Rodríguez Iglesias, dommerne T. Koopmans, C. Kakouris, T. F. O'Higgins og F. Schockweiler,

generaladvokat: G. F. Mancini
justitssekretær: fuldmægtig B. Pastor

* Processprog: Engelsk.

på grundlag af retsmøderapporten og efter mundtlig forhandling den 15. oktober 1987,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 23. februar 1988,

afsagt følgende

Dom

1 Ved stævning, indgivet til Domstolens Justitskontor den 4. marts 1986, har Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber i medfør af EØF-Traktatens artikel 169 anlagt sag med påstand om, at det statueres, at Det Forenede Kongerige ikke har overholdt de forpligtelser, der påhviler det i medfør af EØF-Traktaten, idet det i strid med Rådets direktiv 76/756 af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om montering af lygter og lyssignaler på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 162, s. 1) har forbudt anvendelsen af motorkøretøjer fremstillet efter den 1. oktober 1986 og taget i brug efter den 1. april 1987, som ikke er forsynet med en »dim-dip«-anordning.

2 En »dim-dip«-anordning som den i stævningen omtalte er i »Road Vehicles Lighting Regulations 1984« (SI 1984, nr. 821; herefter benævnt »den nationale bekendtgørelse«) defineret som en anordning, som opfylder de krav, der er opregnet i den nationale bekendtgørelses kapitel I, Tillæg III. Ifølge disse krav bevirker »dim-dip«-anordningen enten, at lygterne til nærlys tændes med nedsat styrke, eller at to særskilte »bylygter« tændes, når motorkøretøjets påbudte forlygter tændes og motoren er i gang, eller tændingen er slået til. Det fremgår af oplysningerne i sagen, at »dim-dip«-anordningen enten kan være fysisk adskilt fra de andre anordninger, eller indbygget i andre anordninger.

3 I henhold til den nationale bekendtgørelse nr. 16 er det forbudt på vejene i Det Forenede Kongerige at anvende motorkøretøjer, som er taget i brug efter den 1. april 1987 og fremstillet efter den 1. oktober 1986, når de ikke er forsynet med en sådan lysanordning.

4 Direktiv 76/756 om montering af lygter og lyssignaler på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil er et af de særlige direktiver, der er omhandlet i Rådets rammedirektiv 70/156 af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT 1970 I, s. 82). Direktiv 76/756, som ændret ved Rådets direktiv 83/276 af 26. maj 1983 (EFT L 151, s. 47), præciserer i artikel 2, stk. 1, at:

»Medlemsstaterne kan ikke:

— for en køretøjstype nægte EØF-standardtypegodkendelse eller national godkendelse,

— nægte eller forbyde salg, indregistrering, ibrugtagning eller anvendelse af køretøjer,

af grunde, der vedrører montering af de i punkt 1.5.7. til 1.5.20 i bilag I omhandlede påbudte eller tilladte lygter og lyssignaler, når disse anordinger er monteret i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I«.

5 For en nærmere redegørelse for den nationale lovgivning, retsforhandlingernes forløb samt parternes anbringender og argumenter henvises til retsmøderapporten. Disse omstændigheder omtales derfor kun i det følgende, såfremt det på de enkelte punkter er nødvendigt for forståelsen af Domstolens argumentation.

6 Kommissionen har gjort gældende, at det følger af artikel 2, stk. 1, i direktiv 76/756, at anvendelse af et motorkøretøj ikke kan nægtes af grunde, der vedrører montering af lygter og lyssignaler, når disse anordninger er monteret i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I. Den har anført, at forpligtelsen til ikke at nægte typegodkendelse og forpligtelsen til ikke at forbyde anvendelsen af motorkøretøjer skal forstås som værende komplementære og er affattet således, at de tekniske krav er nøjagtig de samme.

7 Derimod har den britiske regering støttet sig til den ordrette betydning af artikel 2, stk. 1, i direktiv 76/756, idet den hævder, at ordene »disse anordninger« kun kan henvise til de anordninger, der er opregnet i punkt 1.5.7 til 1.5.20 i bilag I. Ifølge den britiske regering indebærer direktiv 76/756 ikke en udtømmende harmonisering af montering af lygter og lyssignaler, og medlemsstaterne har derfor mulighed for at fastsætte yderligere krav såsom montering af »dim-dip«-anordningen.

8 For det første bemærkes, at det i den fjerde betragtning til rammedirektiv 70/156 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil hedder, at »der bør i særlige direktiver fastsættes harmoniserede tekniske forskrifter for de enkelte køretøjsdele eller -specifikationer«. Endvidere skal der i henhold til rammedirektivet indføres en fælles fremgangsmåde for godkendelse af den enkelte køretøjstype for at gøre det muligt at kontrollere, om de harmoniserede tekniske forskrifter overholdes, når de først er blevet fastsat i de særlige direktiver for alle de forskellige køretøjsdele eller -specifikationer. En sådan fremgangsmåde er endnu ikke blevet indført, da forskrifter for visse køretøjsdele eller -specifikationer ikke er fastsat i et særligt direktiv. Imidlertid bestemmer direktiv 70/156, at der i mellemtiden og »midlertidigt [skal] kunnne gives standardtypegodkendelse på grundlag af fællesskabsbestemmelser for køretøjsdele og -specifikationer, der er omfattet af direktiver, som er sat i kraft, medens de enkelte staters bestemmelser fortsat gælder for dele, der endnu ikke er omfattet af fællesskabsbestemmelser« (syvende betragtning og artikel 10).

9 Som allerede anført er direktiv 76/756 det særlige direktiv i direktiv 70/156's forstand, som fastsætter de harmoniserede tekniske forskrifter om montering af lygter og lyssignaler på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. Selv om de fælles bestemmelser vedrørende udførelsen af lygter og lyssignaler ifølge den tredje betragtning til direktiv 76/756 skal behandles i andre særlige direktiver, gælder dette ikke med hensyn til montering af disse lygter. Ordlyden af artikel 2, stk. 1, der henviser til de i bilag I omhandlede »påbudte eller tilladte lygter og lyssignaler«, indebærer, at alle de lygter og lyssignaler, der anses for nødvendige eller tilladte på motorkøretøjer, er opregnet i bilag I (punkt 1.5.1 til 1.5.6 angiver blot visse måder, hvorpå disse typer lygter kan monteres).

10 Som det fremgår af oplysningerne i sagen er grunden til, at »dim-dip«-anordninger ikke er medtaget i bestemmelserne, selv som tilladte anordninger, at det tekniske udvalg af nationale sagkyndige ikke har fundet dem acceptable på det nuværende tekniske stade. Man har heller ikke anset det for formålstjenligt at tilpasse direktiv 76/756 til den tekniske udvikling efter dets ikrafttræden i overensstemmelse med fremgangsmåden i artikel 13 i direktiv 70/156 og med artikel 5 i direktiv 76/756 ved at medtage »dim-dip«-anordninger under sidstnævnte direktivs anvendelsesområde.

11 Denne udtømmende fortolkning af listen over lygter og lyssignaler i bilag I til direktivet er i overensstemmelse med formålet med direktiv 70/156, som er at nedsætte eller helt fjerne hindringer for samhandelen inden for Fællesskabet, som skyldes, at ufravigelige tekniske krav er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat (jfr. første og anden betragtning til direktiv 70/156). Dette formål har i direktiv 76/756 givet sig udslag i den forpligtelse, der er pålagt medlemsstaterne til at vedtage ensartede forskrifter »enten som tillæg til eller i stedet for deres nugældende bestemmelser« (anden betragtning).

12 Heraf følger, at medlemsstaterne ikke ensidigt kan kræve, at fabrikanter, som har rettet sig efter de harmoniserede tekniske forskrifter i direktiv 76/756, overholder en forskrift, der ikke er fastsat i dette direktiv, da motordrevne køretøjer, der opfylder de i dette direktiv fastsatte tekniske forskrifter, skal kunne bevæge sig frit inden for Fællesmarkedet.

13 Det må derfor fastslås, at Det Forenede Kongerige ikke har overholdt de forpligtelser, der påhviler det i henhold til fællesskabsretten, idet det i strid med Rådets direktiv 76/756 af 27. juli 1976 har forbudt anvendelsen af motordrevne køretøjer fremstillet efter den 1. oktober 1986 og taget i brug efter den 1. april 1987, som ikke er forsynet med en »dim-dip«-anordning.

Sagens omkostninger

14 I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, dømmes den tabende part til at betale sagens omkostninger. Da Det Forenede Kongerige har tabt sagen, bør det tilpligtes at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

DOMSTOLEN

1) **Det Forenede Kongerige har ikke overholdt de forpligtelser, der påhviler det i medfør af EØF-Traktaten, idet det i strid med Rådets direktiv 76/756 af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om montering af lygter og lyssignaler på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil har forbudt anvendelsen af motordrevne køretøjer fremstillet efter den 1. oktober 1986 og taget i brug efter den 1. april 1987, som ikke er forsynet med en »dim-dip«-anordning.**

2) **Det Forenede Kongerige betaler sagens omkostninger.**

Bosco Due Rodríguez Iglesias

Koopmans Kakouris O'Higgins Schockweiler

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 12. juli 1988.

J.-G. Giraud
Justitssekretær

A. J. Mackenzie Stuart
Præsident