

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL
G. TESAURO
van 20 februari 1997 *

1. De prejudiciële vragen die het Länsrätt i Stockholms län aan het Hof heeft gesteld, hebben betrekking op de uitlegging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan¹, en van de artikelen 30 en 36 EG-Verdrag.

vragen, is het wenselijk om eerst de ter zake relevante communautaire en nationale regelgeving in herinnering te brengen.

De communautaire regelgeving

Meer bepaald wenst de nationale rechter te vernemen, of een nationale regelgeving die voor de registratie van motorvoertuigen de overlegging vereist van een nationaal certificaat ten bewijze dat de voertuigen voldoen aan de nationale voorschriften inzake uitlaatgassen, hoewel die voertuigen vergezeld gaan van een geldig communautair certificaat van overeenstemming, strookt met richtlijn 70/156 en, zo ja, of zij niettemin een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking oplevert.

De communautaire en de nationale regelgeving

2. Voor een beter begrip van de strekking van de aan het Hof gestelde prejudiciële

3. De communautaire regelgeving op het gebied van motorvoertuigen bestaat in een kaderrichtlijn en circa 45 „bijzondere” richtlijnen. Het geheel van de in die richtlijnen vervatte bepalingen, waarmee de technische en functionele voorschriften op dit gebied uitputtend zijn geharmoniseerd, heeft de invoering mogelijk gemaakt van het communautaire typegoedkeuringssysteem voor voertuigen van categorie M1², waartoe het in geding zijnde voertuig behoort. De toepassing van dit systeem, dat in de periode van 1 januari 1993 tot en met 31 december 1995 aan de keuze van de individuele fabrikanten was overgelaten, is per 1 januari 1996 verplicht geworden. Sinds die datum zijn de Lid-Staten dus *gehouden*, de communautaire goedkeuringsprocedure toe te passen en na te leven.

* Oorspronkelijke taal: Italiaans.
1 — PB 1970, L 42, blz. 1.

2 — Voertuigen bestemd voor het vervoer van personen, met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.

De kaderrichtlijn in de onderhavige sector is voormelde richtlijn 70/156, zoals gewijzigd bij richtlijn 92/53/EEG.³ Hierin wordt de communautaire typegoedkeuringsprocedure vastgesteld voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, die in een of meer fasen zijn opgebouwd, alsmede voor systemen, onderdelen en technische eenheden die zijn bedoeld voor gebruik op deze voertuigen en aanhangwagens (artikel 1). De aanvraag voor een typegoedkeuring van een voertuig, die in niet meer dan één Lid-Staat mag worden ingediend, wordt door de fabrikant ingediend bij de bevoegde goedkeuringsinstantie en gaat vergezeld van de voorgeschreven documenten. Verder dient het informatiepakket met betrekking tot elke bijzondere richtlijn ter beschikking te worden gesteld van de goedkeuringsinstantie tot aan het tijdstip van afgifte of weigering van de goedkeuring (artikel 3, lid 1). De instanties van de Lid-Staat waarbij de aanvraag wordt ingediend, vullen een goedkeuringsformulier in waarin wordt bevestigd, dat het betrokken voertuig in overeenstemming is met de gegevens van het informatiedossier en voldoet aan de technische voorschriften van elke bijzondere richtlijn (artikel 4, lid 1). De communautaire typegoedkeuring bevestigt dus, dat het betrokken type voertuig voldoet aan alle technische voorschriften van elke bijzondere richtlijn.

Het certificaat van overeenstemming wordt overeenkomstig artikel 6, lid 1, verstrekt door de fabrikant voor elk voertuig van de serie, ten bewijze dat het voertuig in overeenstemming is met het goedgekeurde type. Artikel 7, lid 1, dat in casu relevant is, bepaalt verder: „Iedere Lid-Staat registreert

nieuwe voertuigen en staat de verkoop of het in het verkeer brengen daarvan op grond van hun constructie en werking enkel en alleen toe, indien die voertuigen vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming.” Artikel 7, lid 3, voegt hieraan toe: „Indien een Lid-Staat constateert dat voertuigen, onderdelen of technische eenheden van een bepaald type een ernstig gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid, hoewel ze vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming of naar behoren van een merkteken zijn voorzien, dan mag die Lid-Staat voor een periode van ten hoogste zes maanden weigeren deze voertuigen te registreren of mag hij de verkoop of het in het verkeer brengen op zijn grondgebied van deze voertuigen, onderdelen of technische eenheden verbieden. Hij stelt de overige Lid-Staten en de Commissie daarvan onverwijld in kennis onder opgave van de redenen voor zijn besluit. Indien de Lid-Staat die de goedkeuring heeft verleend het gevaar voor de verkeersveiligheid waarvan bij hem melding is gemaakt betwist, trachten de betrokken Lid-Staten het geschil bij te leggen. De Commissie wordt op de hoogte gehouden en organiseert indien nodig passend overleg om tot een vergelijk te komen.”⁴

Indien een voertuig niet in overeenstemming is met het goedgekeurde type, moet de Lid-Staat die de typegoedkeuring heeft verleend, de maatregelen nemen die hij passend acht, en die kunnen gaan tot intrekking van de typegoedkeuring (artikel 11, lid 2). Indien de andere Lid-Staten betwijfelen of een voertuig in overeenstemming is met het goedgekeurde type, mogen zij de Lid-Staat die de type-

3 — PB 1992, L 225, blz. 1.

4 — Een soortgelijke procedure is op grond van artikel 4, lid 1, voorzien voor de verlening van de typegoedkeuring.

goedkeuring heeft verleend, enkel verzoeken om een controle (artikel 11, lid 3).

indien de voorwaarden van respectievelijk punt 5.3.1.4 en punt 7.1.1.1 zijn vervuld" (punt 5.1.1 van bijlage I).

4. Voor de onderhavige procedure is voorts van belang richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen.⁵ Deze „bijzondere” richtlijn bepaalt onder meer, dat „de Lid-Staten (...) de EEG-goedkeuring of de nationale goedkeuring van een voertuig niet [mogen] weigeren om redenen in verband met de luchtverontreiniging door verontreinigende gassen van de motor met elektrische ontsteking in dit voertuig”, indien dit beantwoordt aan bepaalde voorschriften (artikel 2). Deze richtlijn, zoals gewijzigd bij richtlijn 91/441/EEG⁶, bepaalt verder: „Onderdelen die van invloed kunnen zijn op uitlaat- en verdampingsemissies moeten zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden en ondanks de trillingen waaraan de onderdelen kunnen worden blootgesteld, aan de voorschriften van de richtlijn kan voldoen. De door de fabrikant gebruikte technische middelen moeten waarborgen dat de uitlaat- en verdampings-emissies overeenkomstig de voorschriften van deze richtlijn gedurende de normale levensduur van het voertuig en onder normale gebruiksomstandigheden effectief worden beperkt. Voor uitlatemissies wordt geacht aan deze bepalingen te zijn voldaan

De nationale regelgeving

5. Ingevolge artikel 12, eerste alinea, sub 9, van de Zweedse bilregisterkungörelse (wet op de registratie van voertuigen), moet voor registratie behalve een communautair certificaat van overeenstemming ook een nationaal certificaat van overeenstemming worden overgelegd. Dit certificaat, dat door de Zweedse importeur wordt afgegeven, moet bevestigen dat voor de motorfamilie waartoe het betrokken voertuig behoort, een goedkeuring is verleend ten bewijze dat zij voldoet aan de voorwaarden van de Zweedse bilavgasförordning (regeling inzake uitlaatgassen; hierna: „BAF”). De aanvraag voor dit certificaat moet door de fabrikant worden ingediend wanneer een nieuw automodel uitkomt, en zij geldt voor een „motorfamilie”, dat wil zeggen een categorie voertuigen met een soortgelijke motor (artikel 2 BAF). De fabrikant kiest zelf de motorfamilie waarin het nieuwe automodel zal worden ingedeeld. Aan de in de BAF gestelde voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan, indien voor de motorfamilie waartoe het betrokken voertuig behoort, een goedkeuring is verleend door een instantie in de Europese Economische Ruimte (artikel 6, tweede alinea, BAF).

5 — PB 1970, L 76, blz. 1.

6 — PB 1991, L 242, blz. 1.

Wanneer een voertuig vergezeld gaat van een communautair certificaat van overeenstemming, verplicht de Zweedse regeling derhalve enkel tot omzetting daarvan in een nationaal certificaat, in dier voege dat niet nog eens controles worden voorgeschreven om in concreto na te gaan, of het voertuig voldoet aan de nationale voorschriften inzake verontreiniging door uitlaatgassen. Voor de afgifte van het nationale certificaat moet niettemin een specifiek dossier worden overgelegd, dat grotendeels overeenstemt met het dossier dat de fabrikant reeds voor de communautaire typegoedkeuring heeft overgelegd; voorts moeten 32 330 SKR per jaar per motorfamilie⁷ worden betaald, waarbij nog eens 25 SKR per verkocht voertuig komt, alsmede 75 SKR, eveneens per voertuig en ten gunste van Statens naturvårdsverk (Zweeds orgaan voor natuurbescherming), ter financiering van de Zweedse goedkeuringsprocedure betreffende uitlaatgassen.

6. Het vereiste van een nationaal certificaat schijnt samen te hangen met het Zweedse systeem van controle van voertuigen en aansprakelijkheid van de fabrikant. Elke fabrikant die in Zweden motorvoertuigen in de handel wil brengen, dient zich ertoe te verbinden, de voertuigen die bij een officiële controle⁸ niet meer aan de voorschriften

inzake uitlaatgassen voldoen, kosteloos te repareren. Deze verplichting geldt evenwel niet voor personenwagens die meer dan vijf jaar oud zijn of meer dan 80 000 km hebben gereden. In geval van een groter defect kan de fabrikant ertoe worden verplicht, op zijn kosten bepaalde onderdelen van de voorziening tegen luchtverontreiniging te vervangen of in extreme gevallen alle voertuigen van hetzelfde type terug te roepen (zogenoemde „recall”-procedure). Ter verzekering van de nakoming van deze verplichtingen moeten ingevolge de betrokken Zweedse regeling de fabrikanten van in het buitenland vervaardigde voertuigen een officiële vertegenwoordiger in Zweden aanwijzen.

Kortom, het Zweedse nationale certificaat en het desbetreffende register hebben tot doel, voertuigen in een motorfamilie in te delen, opdat de bevoegde instanties over de informatie inzake — wegens niet-overeenstemming met de voorschriften inzake uitlaatgassen — defecteuze voertuigen van dezelfde motorfamilie beschikken, die nodig is om de fabrikant aansprakelijk te stellen.

Feiten en prejudiciële vragen

7 — De goedkeuring die voor een motorfamilie geldt, moet namelijk ieder jaar worden aangevraagd.

8 — Behalve aan de jaarlijkse technische controle, die voor personenwagens die meer dan drie jaar oud zijn, verplicht is, kunnen de voertuigen door het Zweedse orgaan voor natuurbescherming veel uitvoeriger worden gecontroleerd op de kwaliteit van de voorziening tegen luchtverontreiniging. Dit orgaan voert namelijk in verband met de door de communautaire regelgeving voorgeschreven vereisten periodiek steekproefsgewijze controles uit van voertuigen die tot dezelfde motorfamilie behoren. Indien bij deze controle gebreken in de betrokken voertuigen worden aangetroffen, is de betrokken fabrikant verplicht, de nodige maatregelen te treffen met betrekking tot alle voertuigen die tot dezelfde motorfamilie behoren.

7. Bij besluit van 24 mei 1995 wees het Länsstyrelse i Stockholms län de aanvraag van de vennootschap VAG Sverige AB om registratie van een voertuig van het type Audi A 4

af. Als reden voor deze afwijzing werd aangevoerd, dat hoewel het betrokken voertuig vergezeld ging van een geldig communautair certificaat van overeenstemming, er geen nationaal certificaat als bedoeld in voormeld artikel 12, eerste alinea, sub 9, was overgelegd, dat wil zeggen het certificaat ten bewijze dat de motorfamilie waartoe het betrokken voertuig behoorde, voldeed aan de in de BAF gestelde voorwaarden inzake uitlaatgassen.

VAG Sverige AB ging van dit besluit in hoger beroep bij het Länsrätt i Stockholm, onder meer stellende dat de uitlegging door het Länsstyrelse in strijd was met het gemeenschapsrecht, in het bijzonder richtlijn 70/156, betreffende de goedkeuringsprocedure van motorvoertuigen.

8. Van oordeel, dat voor de oplossing van het geschil het gemeenschapsrecht moet worden uitgelegd, heeft de nationale rechter besloten, het Hof de volgende prejudiciële vragen voor te leggen:

„1) Is het in de Zweedse bilregisterkung-örelse (wet op de registratie van motorvoertuigen) gestelde vereiste inzake de overlegging van een certificaat verenigbaar met richtlijn 70/156/EEG van de Raad, zoals gewijzigd?

2) Indien de eerste vraag bevestigend moet worden beantwoord: is het betrokken

vereiste verenigbaar met artikel 30 EG-Verdrag of kan het worden beschouwd als een ‚maatregel van gelijke werking‘?

3) Indien de eerste vraag bevestigend moet worden beantwoord en de tweede vraag aldus, dat de maatregel moet worden beschouwd als een ‚maatregel van gelijke werking‘: mag het onderhavige Zweedse voorschrift krachtens artikel 36 worden gehandhaafd?”

De eerste vraag

9. Met de eerste vraag wenst de verwijzende rechter dus te vernemen, of de relevante bepalingen van richtlijn 70/156, in de thans geldende versie, zich verzetten tegen een nationale regelgeving die voor registratie de overlegging vereist van een nationaal certificaat waarin wordt bevestigd, dat het betrokken voertuig behoort tot een motorfamilie waarvoor een goedkeuring is verleend waaruit blijkt dat is voldaan aan de in de nationale regelgeving inzake uitlaatgassen gestelde voorwaarden, ook al gaat het betrokken voertuig vergezeld van een geldig communautair certificaat van overeenstemming.

Derhalve moet worden vastgesteld, of de typegoedkeuringsprocedure van richtlijn 70/156 — en daarmee het door de fabrikant verstrekte certificaat van overeenstemming — de Lid-Statens nog steeds de mogelijkheid biedt, voor de registratie van voertuigen nationale procedures en/of certificaten te verlangen.

10. Ter inleiding wijs ik erop, dat de communautaire regelgeving ter zake overduidelijk is:

- a) de Lid-Staten registreren nieuwe voertuigen en staan de verkoop of het in het verkeer brengen daarvan enkel en alleen toe, „indien die voertuigen vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming” (artikel 7, lid 1);
- b) de Lid-Staten mogen de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van voertuigen die vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming, slechts weigeren, indien het gaat om voertuigen die „een ernstig gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid” en in elk geval voor een periode van ten hoogste zes maanden waarin, indien de Lid-Staat die de goedkeuring heeft verleend het gevaar voor de verkeersveiligheid betwist, onder toezicht van de Commissie een oplossing moet worden gevonden (artikel 7, lid 3).

Al met al is de mogelijkheid om de registratie van een voertuig dat vergezeld gaat van een geldig communautair certificaat te weigeren, beperkt tot een periode van zes maanden en wordt uitsluitend toegekend om redenen die verband houden met de verkeersveiligheid; voorts moet de Lid-Staat die een dergelijk besluit neemt, de overige Lid-Staten en de Commissie daarvan onverwijld in kennis stellen. Behalve in dit geval kan ingevolge de bepalingen van richtlijn 70/156 de registratie van voertuigen met een geldig communautair certificaat van overeenstemming niet worden

geweigerd, laat staan dat voor die registratie aan nog meer vereisten moet worden voldaan of nog meer documenten moeten worden overgelegd. Artikel 7, lid 1, moet derhalve aldus worden uitgelegd, dat een voertuig dat vergezeld gaat van het betrokken certificaat, *moet* worden geregistreerd.

11. In de onderhavige zaak wordt, zoals bekend, als reden voor de weigering van de registratie aangevoerd, dat een nationaal certificaat ten bewijze dat het betrokken voertuig aan de voorwaarden van een nationale wet inzake uitlaatgassen voldoet, ontbreekt. Het gaat hier derhalve om een — bovendien stelselmatig — vereiste dat niet berust op overwegingen verband houdend met de verkeersveiligheid, en dat derhalve op generlei wijze binnen de werkingssfeer van artikel 7, lid 3, valt.

Het voorgaande volstaat voor de conclusie, dat richtlijn 70/156 in de weg staat aan de toepassing van een nationale regelgeving als in casu aan de orde is. Vervolgens wijs ik erop, dat de „bijzondere” richtlijn 70/220 betreffende de uitlatemissies in dit verband niets toevoegt, aangezien de communautaire typegoedkeuringsprocedure als voorzien in richtlijn 70/156 de verplichting behelst, dat wordt voldaan aan alle technische voorschriften van de bijzondere richtlijnen, daaronder begrepen die inzake uitlaatgassen. Zoals de Zweedse regering in de loop van de procedure heeft verklaard, zijn overigens de nationale voorschriften ter zake niet strenger dan de communautaire, maar in wezen gelijk,

zoals blijkt uit het feit dat voor het nationale certificaat van overeenstemming niet nog eens een controle wordt vereist.

goedgekeurde type wordt geconstateerd nadat het betrokken voertuig in het verkeer is gebracht, met de bepaling dat de Lid-Staat die de typegoedkeuring heeft verleend, het geval moet controleren en de nodige maatregelen moet nemen, die kunnen gaan tot intrekking van de typegoedkeuring.

12. In werkelijkheid voldoet de betrokken nationale regelgeving eerder aan het vereiste, de aansprakelijkheid van de fabrikant, in het bijzonder de werking van de recall-procedure, te waarborgen. Dit vereiste kan evenwel niet de probleemstelling veranderen, daar vaststaat dat volgens richtlijn 70/156, behalve in het geval en binnen de grenzen als bedoeld in artikel 7, lid 3, de registratie van voertuigen die vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming, niet kan worden geweigerd of zelfs maar vertraagd.

13. Concluderend geloof ik niet, dat de noodzaak om de aansprakelijkheid van de fabrikant te waarborgen, ook al hangt zij — zij het slechts indirect — samen met overwegingen op het gebied van de milieubescherming, een zelfstandige betekenis kan hebben in het kader van een geharmoniseerd systeem als in casu aan de orde is. Ik kan mij overigens niet voorstellen, hoe het betrokken systeem ertoe zou kunnen leiden dat de fabrikant zich aan zijn aansprakelijkheid onttrekt, daar hij immers stellig reeds aan de hand van het certificaat van overeenstemming kan worden geïdentificeerd en zijn aansprakelijkheid — naar redelijkerwijs kan worden aangenomen — ook zonder schriftelijke verbintenis zal kunnen worden vastgesteld.

Verder merk ik op, dat het betrokken vereiste in ieder geval reeds door de communautaire regelgeving wordt beschermd voor zover het, volgens de verklaring van de Zweedse regering, beantwoordt aan de noodzaak, maatregelen te nemen tegen voertuigen die reeds aan het verkeer deelnemen, maar die bij de periodieke controle door het Zweedse orgaan voor natuurbescherming niet meer blijken te voldoen aan de voorschriften inzake uitlaatgassen.⁹ Richtlijn 70/156 bevat namelijk zeker geen leemtes op dit punt: artikel 11 van deze richtlijn houdt wel degelijk rekening met het geval waarin het gebrek aan overeenstemming met het

14. Rest mij nog te zeggen, dat volgens mij evenmin aanvaardbaar is de stelling van de Zweedse regering, dat de Gemeenschap Zweden bij de toetreding zou hebben toegestaan de betrokken regeling te handhaven. In dit verband volstaat de opmerking, dat in de door de Zweedse regering aangevoerde verklaring enkel te kennen wordt gegeven, dat de betrokken richtlijnen „niet uitsluiten dat de in Zweden geldende recall-procedure wordt behouden met inachtneming van de richtlijnen inzake productaansprakelijkheid en productveiligheid. De Gemeenschap is bereid deze kwestie in besprekingen met

⁹ — In dit verband herinner ik er namelijk aan, dat de technische voorschriften inzake uitlaatgassen als bedoeld in richtlijn 70/220, zoals gewijzigd bij richtlijn 91/441, worden geacht te zijn vervuld, zodat de typegoedkeuring wordt verkregen, mede en juist gelet op de normale levensduur van het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden.

Zweedse deskundigen nader toe te lichten.”¹⁰

De tweede en de derde vraag

De betrokken verklaring, die geenszins toestaat dat de in geding zijnde nationale regelgeving wordt gehandhaafd, laat dus enkel de mogelijkheid voor onderhandelingen hierover open. In elk geval volstaat in casu de opmerking, dat volgens vaste rechtspraak van het Hof verklaringen in notulen een beperkte waarde hebben in dier voege, dat zij niet in aanmerking kunnen worden genomen „voor de uitlegging van een bepaling van gemeenschapsrecht, wanneer de inhoud ervan niet in de tekst van de betrokken bepaling is terug te vinden en dus geen rechtskracht heeft”.¹¹

15. Artikel 112 van de Toetredingsakte voorziet uitdrukkelijk in de mogelijkheid van een overgangperiode van vier jaar, te rekenen vanaf de datum van toetreding, voor de aanpassing van de nationale voorschriften aan de handelingen van gemeenschapsrecht die in bijlage XII bij die Toetredingsakte uitvoerig worden beschreven. Deze bijlage vermeldt echter noch richtlijn 70/156, noch richtlijn 70/220. Dit betekent, dat Zweden niet eens de mogelijkheid heeft aangegrepen om met betrekking tot die richtlijnen voor een overgangperiode in aanmerking te komen en dat het derhalve gehouden was, het *acquis communautaire* ter zake vanaf de toetreding in acht te nemen.

16. Gelet op mijn conclusie met betrekking tot de eerste vraag, behoeven de tweede en de derde vraag uiteraard niet te worden beantwoord. Het is overigens maar al te duidelijk, dat het vereiste van een nationaal certificaat van overeenstemming een maatregel van gelijke werking is als een kwantitatieve beperking, die als zodanig ingevolge artikel 30 van het Verdrag verboden is. Zelfs de Zweedse regering, die in dit verband eerst ter terechtzitting — zij het zonder al te veel overtuiging en hoe dan ook zonder enige grond — het arrest Keck en Mithouard¹² heeft genoemd, betwist dit niet. De onverenigbaarheid met artikel 30 valt trouwens moeilijk te ontkennen, aangezien de betrokken regeling: a) de overlegging van een aanvullend document en de aanwezigheid van een officiële vertegenwoordiger in Zweden vereist; b) behalve tot betaling van niet geringe bedragen, tot een vertraging van ongeveer acht weken bij de registratie leidt.

Derhalve kan de omstandigheid dat geen aanvullende controles worden verricht en dat in wezen slechts het *communautaire* certificaat in een nationaal certificaat wordt omgezet, geenszins relevant worden geacht. Zoals gezegd is de rechtspraak ter zake duidelijk, in dier voege dat ook de verlening van een onmiddellijke en automatische goedkeuring in strijd is met artikel 30: een door het Verdrag gewaarborgde fundamentele vrij-

10 — Verklaring van 27 mei 1993, opgenomen in de notulen van de vijfde ministersconferentie van 21 december 1993.

11 — Arrest van 26 februari 1991 (zaak C-292/89, Antonissen, Jurispr. 1991, blz. I-745, r. o. 18).

12 — Arrest van 24 november 1993 (gevoegde zaken C-267/91 en C-268/91, Jurispr. 1993, blz. I-6097).

heid kan namelijk niet afhankelijk worden gesteld van de goedkeuring van de administratie, ongeacht de mate van discretionaire bevoegdheid die zij daartoe bezit.¹³

die specifieke doelstelling te verwezenlijken, welke met het beroep op artikel 36 zou worden nagestreefd".¹⁴

17. Daar komt bij dat, anders dan de Zweedse regering stelt, in casu geen omstandigheden kunnen worden aangevoerd die de betrokken maatregel zouden kunnen rechtvaardigen. Op dit punt volstaat namelijk de opmerking, dat een beroep op artikel 36 „niet meer mogelijk [is], wanneer communautaire richtlijnen voorzien in harmonisatie van de maatregelen die nodig zijn om

In casu behoeft het ternauwernood vermelding, dat de communautaire regelgeving ter zake uitputtend is. Zoals ik reeds heb aange- toond, wordt dit bevestigd door de Zweedse regeling zelf, die voor de afgifte van het betrokken certificaat geen aanvullende controle vereist om na te gaan of de voorschriften inzake luchtverontreiniging worden nageleefd.

Conclusie

18. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging, de vragen van het Länsrätt i Stockholms län te beantwoorden als volgt:

„1) Richtlijn 70/156/EEG moet aldus worden uitgelegd, dat zij zich verzet tegen een nationale regelgeving die voor de registratie van motorvoertuigen die vergezeld gaan van een geldig communautair certificaat van overeenstemming, de overlegging vereist van een nationaal certificaat ten bewijze dat zij voldoen aan de nationale voorschriften inzake uitlaatgassen.

2) Gelet op het antwoord op de eerste vraag, behoeven de tweede en de derde vraag geen beantwoording.”

13 — Zie bijvoorbeeld arrest van 8 februari 1983 (zaak 124/81, Commissie/Verenigd Koninkrijk, Jurispr. 1983, blz. 203, r. o. 18).

14 — Arrest van 23 mei 1996 (zaak C-5/94, Hedley Lomas, Jurispr. 1996, blz. I-2553, r. o. 18).